Ministerio da Viação e Obras Publicas

# Relatorio

DA

# Commissão do Patrimonio

II VOLUME

apresentado ao Exmo. Sr. Ministro de Estado Dr. José Pires do Rio, pelo Engenheiro Luis Carlos da Fonseca, e publicado por ordem do Exmo. Sr. Ministro de Estado Dr. Francisco Sá.

1822 1922

Novembro — 1922

Empreza Brasil Editora
— Rua Senador Dantas, 105 —
Rio de Janeiro

# MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

# Relatorio da Commissão do Patrimonio

organizado por occasião do Centenario da Independencia Politica dos Estados Unidos do Brasil, sendo

Presidente da Republica
o Sr. Dr. EPITACIO DA SILVA PESSÔA

e

Ministro da Viação e Obras Publicas
o Sr. Dr. JOSE' PIRES DO RIO

e publicado quando

Presidente da Republica
o Sr. Dr. ARTHUR DA SILVA BERNARDES

e

Ministro da Viação e Obras Publicas
o Sr. Dr. FRANCISCO SA'

---

II VOLUME

---

COMMISSÃO ORGANIZADORA

Chefe da Commissão
Engenheiro LUIS CARLOS DA FONSECA

ORGANIZADORES DOS TRABALHOS PUBLICADOS NESTE VOLUME

Trabalhos da Commissão

| | |
|---|---|
| Directoria Geral dos Correios | Bacharel Hermes Fontes |
| Inspectoria Federal de Obras Contra as Sêccas | Engenheiro Francisco de Souza |
| Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canaes | Bacharel Antonio Joaquim Pereira da Silva |
| Inspectoria Federal de Navegação e Lloyd Brasileiro | Ubaldo Lobo |

## Trabalhos enviados á Commissão

| | |
|---|---|
| Repartição de Aguas e Obras Publicas | Engenheiro Hermogenes Valle de Almeida, Julio Baptista Gonçalves e Fernando Navarro Meirelles |
| Inspectoria de Illuminação | Engenheiro Adolpho Murtinho, Engenheiro Oscar Mafaldo de Oliveira e José Maria do Valle Ramalho |
| Repartição Geral dos Telegraphos | Engenheiro Francisco Bhering |

## Auxiliares da Commissão

**D. Alice Pinheiro Coimbra, Pedro O'Dwyer, Ernesto Perozzi Machado, Rafael Ribeiro de Navarro, Francisco Guimarães Ferreira, Pedro Barreto Alves Ferreira, Heros de Moura Vianna, Agrippino Grieco, José Ribeiro dos Santos Souza, Catullo da Paixão Cearense e José Joaquim de Castro Afilhado**

S. Ex. o Sr. Presidente da Republica
Dr. ARTHUR DA SILVA BERNARDES

O Exmo. Sr. Ministro dos Negocios da Viação e Obras Publicas
Dr. FRANCISCO SÁ

## RESUMO DAS AVALIAÇÕES

Tendo apparecido, depois de organizado o 1° volume desta obra, novos elementos para a estimativa dos bens da Repartição Geral dos Telegraphos, a Commissão resolveu alterar o total indicado no referido volume para aquella Repartição, o que importou a seguinte expressão para o montante global do Patrimono:

### 1° VOLUME

| | | |
|---|---|---|
| Edificio da Secretaria de Estado | | 2.753:649$980 |
| **Estradas de Ferro:** | | |
| E. F. Madeira-Mamoré | 59.157:787$779 | |
| E. F. São Luiz a Therezina | 39.056:227$385 | |
| E. F. Central do Piauhy | 7.509:970$858 | |
| Rêde de Viação Cearense | 92.184:035$174 | |
| E. F. Central do Rio Grande do Norte | 37.928:643$362 | |
| Great Western of Brasil Railway | 188.839:199$777 | |
| Este Brasileiro | 189.233:755$572 | |
| E. F. Therezopolis | 9.025:826$757 | |
| Prolongamento da E. F. Maricá | 3.392:113$384 | |
| E. F. Central do Brasil | 623.692:000$000 | |
| E. F. Rio d'Ouro (Repartição de Aguas e Obras Publicas) | 6.101:956$694 | |
| E. F. Lorena-Piquete-Itajubá | 9.000:000$000 | |
| Rêde Sul Mineira | 135.643:087$333 | |
| E. F. Oeste de Minas | 192.866:623$504 | |
| E. F. de Goyaz | 25.344:311$554 | |
| E. F. Noroeste do Brasil | 90.823:777$441 | |
| E. F. do Paraná | 71.500:000$000 | |
| E. F. Barra Bonita e Rio do Peixe | 6.477:086$939 | |
| E. F. Santa Catharina | 6.212:933$105 | |
| E. F. Dona Thereza Christina | 9.869:045$083 | |
| E. F. Tubarão a Araranguá | 5.122:938$943 | |
| Ramal de Urussanga | 2.095:245$735 | |
| Viação Ferrea Rio Grande do Sul | 233.479:102$926 | |
| E. F. Jacuhy | 3.118:731$386 | |
| E. F. S. Pedro a S. Luiz | 5.665:241$364 | |
| Ramal de S. Borja a Santiago | 2.981:865$493 | |
| E. F. Itaqui a S. Borja | 8.783:953$440 | |
| E. F. Alegrete a Quarahy | 2.058:357$471 | |
| E. F. S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento | 4.587:334$240 | |
| E. F. Basilio a Jaguarão | 4.041:808$401 | 2.075.792:961$100 |

### 2° VOLUME

| | | |
|---|---|---|
| Repartição de Aguas e Obras Publicas (excluida a E. F. Rio d'Ouro) | 183.085:163$105 | |
| Inspectoria de Illuminação | 100:064$000 | |
| Inspectoria Federal de Obras Contra as Seccas (excluida a Viação Cearense) | 154.659:225$659 | |
| Directoria Geral dos Correios | 32.000:000$000 | |
| Repartição Geral dos Telegraphos | 74.146:942$700 | |
| Inspectoria de Portos Rios e Canaes | 524.179:347$342 | |
| Lloyd Brasileiro (Patrimonio Nacional) | 90.220:111$164 | |
| Inspectoria Federal de Navegação | 130:370$000 | 1.067.531:223$970 |
| TOTAL | | 3.146.077:835$050 |

# REPARTIÇÃO DE AGUAS E OBRAS PUBLICAS

# Notas sobre o abastecimento de agua ao Districto Federal

## I

As aguas puras e crystalinas do rio Carioca [1] foram as de que se utilisaram os primeiros habitantes da cidade de S. Sebastião, fundada por Estacio de Sá em 1565, nas immediações do Pão de Assucar, e transferida por Mem de Sá, em 1567, para o Morro do Castello, sob a denominação de S. Sebastião do Rio de Janeiro.

Entre os Tamoyos, primitivos habitantes destas paragens, gozavam já as aguas da Carioca da fama de fazerem «vozes suaves nos musicos e mimosos carões nas damas» como se exprime Rocha Pitta na sua «historia da America Portugueza»; propriedades a que o escriptor Thomaz Ewbank accrescenta a de curarem tambem a melancolia dos hypocondriacos.

Antes de ser canalisado, deslisava o Rio Carioca pelos bairros do Cosme Velho, Larangeiras, atravessava o do Cattete e se lançava no mar, na praia do Flamengo, onde iam os povoadores da florescente e nova cidade «procurar as aguas para os seus usos»; sendo, porém, incom-

---

(1) Carioca — Rio do Districto Federal, nasce nas matas do Louro, entre os morros da Tijuca e das Paineiras. Tem dois mananciaes: Lage e Lagoinha dos Porcos. Nas Paineiras recebe um braço que de um baixo, mas extenso aqueducto é alimentado por aguas da lagôa do rio S. João, da caixa do Cipó, do Andaime Pequeno, da caixa Funda, Minhoca, Cupido e outras nascentes. No pequeno Aqueducto correm as aguas ao ar livre, cahem em uma grande calha de telhas e entram na Carioca, que se vê, na parte chamada «51», por ter sido construida nesse anno. Nella se lê, dentro de um oval de granito, a data de 1851, por baixo desta, F. V. em alto relevo. A maior porção de suas aguas entram no aqueducto e a parte que resta vae desembocar na praia do Flamengo, cortando o fim da rua do Cattete, onde se vê uma ponte na sua direcção, regando antes os bairros do Cosme Velho e das Larangeiras, com o nome de rio das Larangeiras, nestes dois arrabaldes, e com o das Caboclas e do Cattete, no deste nome. Ainda lança outro braço que recebendo outras aguas do morro de Santa Thereza corta a rua do Cattete, entrando pelas do Barão de Guaratiba e do Guarda Mor, chamada antes Becco do Rio, atravessa o largo da Gloria, na subida da ladeira do mesmo nome, e seguindo pela rua do Silva, desagua na praia da Gloria. A caixa em que o Carioca despeja a maior parte de suas aguas, fica no fim da rua do Aqueducto e é chamada «Mãe d'Agua» — (Valle Cabral — Guia do Viajante no Rio de Janeiro).

moda a conducção de alimento tão necessario a todo o instante, e que se gasta com profusão, pretenderam obviar a difficuldade do transporte, fazendo-o chegar a logar mais proporcionado, e de accesso menos trabalhoso.»

Para esse fim, já no primeiro governo de Martim de Sá se pensava em lançar uma contribuição, como consta dos «Annaes do Rio de Janeiro até o anno de 1663», manuscripto antigo e inédito; Capitulo XI — «Do governo de Martim de Sá (1602-1608)» em que se lê: «Era de summa ponderação o prover a cidade de agua pelo damno e prejuizo que redundava ao povo da sua falta e, não havendo rendas publicas, se devia recorrer a uma finta para se trazer á cidade a agua da Carioca, que tem seu nascimento no morro do Alcorvado e della saciar-se o povo para todos os usos da commodidade particular.»

No capitulo XV do citado manuscripto, relativo ao segundo governo de Martim de Sá (1623-1637), encontram-se, com relação a este assumpto, as seguintes informações:

«A necessidade publica exigia, nesse tempo, que a Camara attendesse aos clamores do povo sobre as aguas da Carioca, sem o que não podia elle viver; a urgencia da obra era tão importante, que já não soffria o estender-se para outro tempo mais favoravel.

A Camara vio-se obrigada a ajustar a conducção da agua com o architecto Domingos da Rocha, para trazel-a até ao campo de Santo Antonio, no termo prefixo de quatro mezes, pagando-lhe 60$ em dinheiro de contado, com a obrigação de metter um homem que o ajudasse e trabalhasse por pedreiro nas obras que fossem necessarias para o dito effeito, cuja obra teria principio no primeiro dia de serviço do mez de janeiro de 1624, e que alem disto lhe dariam os officiaes da Camara vinte indios ou escravos, sustentados de comida, bebida, ferramenta e tudo mais que fosse necessario para aquelle effeito e que, sendo caso que acabasse a mesma obra dentro de quatro mezes ou antes delles, se lhe daria mais 20$ de alviçaras, e quando faltassem os vinte serviços continuos, se lhe recompensaria e não lhe correria o tempo.

Foi este o principio da grande obra do aqueducto da Carioca, que veio a custar mais de um milhão pelo tempo adiante para ter a ultima perfeição.» (1)

Talvez que por causa da estreiteza do prazo, da insignificancia da quantia offerecida ou, por qualquer outro motivo, que escapa á nossa apreciação, nem começadas foram então essas obras, visto que no tempo de Rodrigo de Miranda que, Henrique, em 1633, sucedera no governo desta capitania a Martim de Sá, ainda procurava a Camara realizal-as com o producto do imposto de 160 réis lançado sobre cada canada de vinho importado para esta cidade.

Aquelle governador, depois de haver fortificado a cidade contra a

---

(1) Dr. A. J. de Mello Moraes — Brazil Historico. Pag. 221. Anno de 1867.

temida invasão dos Hollandezes, que se achavam então de posse de Pernambuco e Rio Grande do Norte, tendo sido expulsos da Bahia em 1625, por esforços de seus habitantes, auxiliados pela esquadra de D. Fradique de Toledo, «com animo tranquillo se entregou aos objectos da Policia, reputando de maior precisão accudir á necessidade de falta d'agua para as uteis serventias da vida, encanando as da Carioca que deviam ser trazidas á cidade para minorar a sêde de seus habitantes; e, para esse fim, era necessario estabelecer alguma contribuição destinada ás indispensaveis despesas da conducção por aqueducto. Indo á Camara, com ella accordou que os mestres das embarcações, apenas entrassem neste Porto, debaixo de juramento declarassem quantas pipas de vinho traziam para se impor aos compradores a collecta de 160 réis por canada, para ser applicado o producto della com as despesas d'aquella necessaria obra, depositando-se a importancia em uma arca de tres chaves, guardadas no collegio dos Jesuitas, das quaes uma ficava nas mãos do Governador, outra nas do Reitor do collegio e a ultima nas do Vereador mais velho, com o destino de ser applicada á imposição para o referido encanamento.» (1)

E' indubitavel que, não obstante os bons desejos do governo e as solicitações do povo, ainda dessa vez não principiaram tambem as obras, pois, tratando dos serviços prestados por Luiz Barbalho, que falleceu em 1643 como governador do Rio de Janeiro, assim escreve conceituado historiador:

«Por meios brandos e persuasivos conseguio (aquelle governador) que a Camara estabelecesse novos impostos para os reparos das fortalezas, sustento das tropas, e primeiro encanamento das aguas do riacho da Carioca.» (2)

«Se taes impostos foram estabelecidos, deixaram de ser cobrados ou não, foram applicados á canalisação d'aquelle rio, porque, em 1658, governando esta Provincia Thomé Corrêa de Alvarenga, ainda as pessôas que rateavam as terras nas vizinhanças da Carioca deixavam impuras não só as aguas, mas impediam o uso commum dellas, pelo que o povo representara á Camara para que se comprassem aquellas terras e mattas para ficarem perpetuamente livres e não poderem ser aforadas em tempo algum.» (3)

Não dispondo certamente a Camara dos necessarios meios para a compra dos mencionados terrenos e mattas, nem por isso deixou o governador Thomé de Alvarenga, convencido da imperiosa necessidade de abastecer d'agua a cidade, de attender de algum modo ás justas reclamações de seus habitantes, mandando proceder ás primeiras explorações para a canalisação do rio Carioca e organisação do plano da obra que foi poste-

(1) Balthazar da Silva Lisbôa — Annaes do Rio de Janeiro — Tomo III, Pag. 298

(2) Varnhagen — Historia Geral do Brazil — Tomo II, Pag. 703.

(3) Balthazar da Silva Lisbôa — Annaes do Rio de Janeiro — Tomo II, Pag. 17.

riormente executada, e de accordo com o qual determinou que se proseguisse no serviço já então começado.

Em seu ultimo trabalho, «Historia da Cidade do Rio de Janeiro», informa, porém, o illustre Sr. Dr. Felisbello Freire que Thomé Corrêa de Alvarenga não só fez organisar o plano de canalisação do rio da Carioca como deu tambem começo a essa obra, que devia ficar concluida no prazo de dois annos; accrescentando haver Salvador Corrêa de Sá e Benevides no seu ultimo governo, em 1659, reclamado providencias urgentes para sua terminação, achando-se então já promptas 600 braças de cano, que importaram em 1:382$.

Comquanto Pizarro, nas «Memorias Historicas do Rio de Janeiro», Balthazar da Silva Lisbôa, nos seus «Annaes» e alguns outros escriptores que, a respeito, consultamos, sejam accordes em affirmar que a canalisação do rio da Carioca só teve principio em 1673, parece comtudo que antes d'esse anno estava já esta obra em andamento, visto que a Provisão de 13 de setembro de 1659, renovando a de 21 de fevereiro de 1657, do governador geral Antonio Telles da Silva, que extinguiu na Bahia e seu reconcavo a fabricação de aguardente de vinho de mel, mandava applicar a metade da condemnação pecuniaria, a que ficavam sujeitos os infractores da referida Provisão, á obra dos canos da Carioca.»

No emtanto, a versão mais corrente e acceita, é que essa obra só foi começada em 1673, depois que a Carta Regia de 6 de maio do anno anterior, consignou para seu custeio o subsidio pequeno dos vinhos e a metade das rendas das despesas da justiça, sendo então governador do Rio de Janeiro João da Silva e Souza que compareceu no logar em que foram iniciados os trabalhos onde previamente, em altar portatil, se celebrara Missa, sendo o governador, depois de concluido o sacrificio, o primeiro que pegou na alavanca para abrir a terra entre vivas e acclamações do povo.

E querendo a Camara que tão excellente acção se transmittisse para sempre á posteridade, ordenou que fosse registrada no seu livro de accordãos.

Esse assentamento é encontrado no livro da Vereança do anno de 1670, fls. 69. (1)

Antes, porem, da cerimonia acima relatada havia a Camara, em obediencia a Ordens Reaes, convidado o Reitor do Collegio dos Jesuitas para coadjuval-a na direcção da obra, tendo todos concordado «na escolha do Mestre João Fernandes e na de Albano de Araujo para executal-a, abonando-se ao Mestre o vencimento certo de 500$000 réis, recebendo ao principio 150$000, outro tanto no meio da obra, e no fim o total pago, logo que chegasse ao pé do Cruzeiro de N. S. do Desterro da parte da cidade e a Albano de Araujo 120$000, pagos a 40$000 na mesma conformidade, além do sustento, empregando-se n'aquelle serviço 50 indios aos quaes se dava comida, e a cada um mensalmente 7 varas de algodão.

(1) Balthazar da Silva Lisbôa — Annaes do Rio de Janeiro — Tomo IV. Pag. 255.

«No proseguimento da obra foram construidos «arcos de pedra e cal, depois de sustentar grossos e largos canaes de telha, que se foram dispondo pela encosta dos montes das Laranjeiras e do Cattete até o do Desterro a sahirem d'ahi as aguas á ermida de N. S. da Ajuda, que então existio no canto da rua conhecida hoje com a denominação de Barbonos.» (1)

Mais tarde, em 1675, reconhecendo a Camara a insufficiencia dos meios concedidos para a realização de tão importante obra, e tendo, sobre isso, representado ao governo, mandou a Carta Regia de 14 de dezembro do anno acima, dirigida a D. Manoel Lobo, governador desta praça, que não fosse divertida para outro fim qualquer a consignação destinada ás obras da Carioca, que parecia sufficiente, e quando em 1682 procurou a Camara, para proseguir nessas obras, cobrar o imposto de 400 réis sobre cada barril de aguardente do Reino, em carta de 26 de maio desse mesmo anno, escripta a Duarte Teixeira Chaves, oppoz-se o governo a semelhante pretenção por terem aquellas obras consignação certa e abundantissima.

Não obstante isso, as obras da Carioca que continuaram dahi em diante com muita lentidão, pararam por algum tempo junto á já referida ermida do Desterro, que existe no local em que foi edificado 68 annos depois o convento actual das religiosas de Santa Thereza, por haver a Camara dado applicação diversa ás verbas destinadas áquelle serviço, como se verifica da carta de 30 de junho de 1683, dirigida a El-Rei pelo governador Duarte Teixeira Chaves, o que justifica as censuras feitas a essa Camara pela Carta Regia de 26 de maio do anno anterior, a que já nos referimos, a qual prohibia-lhe a cobrança do imposto de 400 réis sobre a aguardente para ser empregado nas obras da Carioca, estranhava tambem o seu descuido em adiantal-as e a má applicação que dera ás quantias que lhes eram destinadas.

A' falta de recursos pecuniarios com que lutava a Camara para a conclusão dos encanamentos do rio Carioca, vieram juntar-se, para mais embaraçal-a, questões suscitadas pelos jesuitas a respeito dos salarios dos indios, exigindo aquelles padres que além da alimentação e das sete varas de algodão, que mensalmente recebiam taes trabalhadores, se lhes pagasse tambem a diaria de 80 réis, contra o que representou a Camara ao governo, como consta da Carta Regia de 13 de novembro de 1686, dirigida ao general João Furtado de Mendonça, a qual, em solução á representação da Camara, lhe ordenava que «ajustasse o negocio de sorte que nem os indios trabalhassem sem a justa satisfação, nem os padres da Companhia introduzissem jornaes excessivos, attendendo-se ao costume que sempre se observara nos pagamentos de serviço do gentio que a razão e o tempo foram alterando por ser ao principio muito limitado.»

Com dinheiros tomados a juro pela Camara difficilmente continuaram as obras desde algum tempo, «sem que constasse a El-Rei a necessidade extrema do povo e a precizão de melhor auxilio, como decla-

(1) Monseuhor Pizarro — Memorias Historicas do Rio de Janeiro. Tomo VII, Pag. 52.

rou a Carta Regia de 22 de outubro de 1690; mas, representando a Camara sobre essas circumstancias, em Carta de 26 de julho de 1700, por providencias dadas em 27 de outubro e 24 de novembro do mesmo anno, se lhes applicaram as sobras da Casa da Moeda.» (1)

O governador Arthur de Sá Menezes, que já em 1697 havia suspendido a continuação das obras, por notar a sua má direcção e falta de segurança, applicando aos seus concertos as respectivas consignações, a 7 de junho de 1701 representou ao governo a respeito da insufficiencia dessas consignações para o acabamento das mesmas obras.

Por esse motivo «determinou a Provisão de 18 de novembro seguinte, que se lhe ajuntasse o subsidio pequeno dos vinhos para ultimar a obra com brevidade e perfeição, cujo adiutorio suspendeu a Ordem de 25 de dezembro de 1718, mandando conservar em deposito o referido rendimento e consignando o da Passagem do Rio da Parahyba do Sul, os restos das rendas da Camara, os reditos da Alcaidaria-Mór; e, por outra Ordem de 28 de abril de 1725, o producto do direito dos Escravos despachados para as Minas.» (2)

Algum tempo depois da representação de Arthur de Sá, como diminuissem de dia para dia os trabalhadores indigenas empregados nas obras da Carioca, resolveu então o governador Alvaro da Silveira e Albuquerque substituil-os por escravos comprados á custa da Fazenda Real, o que foi approvado pelo governo, como consta da Carta Regia de 8 janeiro de 1704.

Nos annos de 1710 e 1711, pararam completamente as obras por causa da invasão dos Francezes, tendo sido applicadas as suas consignações aos trabalhos de defeza da cidade e pagamento do respectivo resgate, que importou «em 610 mil cruzados», 100 caixas de assucar e 200 bois, não levando em conta o esbulho que soffreu só o convento de Santo Antonio e que montou a dois milhões de cruzados em metallico.» (3)

Por causa desse acontecimento, como se infere da Carta Regia de 25 de Setembro de 1711, foi construida uma cisterna no morro do Castello, mandada converter, por aviso do Ministerio da Agricultura, de 16 de Maio de 1878, em reservatorio de agua para abastecimento do referido morro, em substituição do que ali se projectara edificar para o mesmo fim.

Suppõe-se que por aquelle mesmo tempo e em consequencia tambem do referido acontecimento, foi levantada a fortaleza do morro da Conceição, onde existe uma outra cisterna que, por aviso do Ministerio da Agricultura de 16 de Março de 1872, foi convertida em reservatorio para abastecimento do mesmo morro, funccionando para tal fim desde 1873.

O illustrado Sr. Dr. Mello Moraes Filho, não obstante as mais acuradas investigações, não conseguio descobrir o nome do engenheiro

(1) [illegible] — Memorias Historicas do Rio de Janeiro. Tomo VII, Paz. 52.
(2) [illegible] — Memorias Historicas do Rio de Janeiro. Tomo VII, pag. 52.
(3) Varnhagem — Historia Geral do Brazil. Tomo II, Paz. 815.

que construio essa fortaleza, nem a data precisa de sua fundação, que não suppõe anterior ao anno de 1715.

Já então a fonte «Bica dos Marinheiros», situada no sacco que fazia o mar nas proximidades do arraial Matta dos Porcos, distante ¾ de legoa da cidade, fornecia aguada aos navios surtos no porto, pois que a esse tempo «não havia outra dentro da cidade, nem no seu suburbio, onde a marinha fizesse aguada.» (1)

Sciente El-Rei, por communicação do Ouvidor Geral Fernão Pereira de Vasconcellos, de acharem-se ha muito paradas as obras da Carioca em consequencia da invasão dos Francezes, depois de devidamente informado dos motivos d'aquelle facto tão prejudicial á população do Rio de Janeiro, mandou, a 23 de fevereiro de 1717, restituir ás verbas destinadas áquellas obras as sommas derivadas para as fortificações e resgate da cidade e continuar na cobrança do imposto destinado ás mesmas obras, e que devera ser gasto não só em reparar-se o que estava arruinado, como em proseguir-se no que faltava, corrigindo-se os erros até ali commetidos, e fazendo-se com que um dos engenheiros da Praça riscasse a planta, afim de seguir-se o que mais conveniente parecesse.

Remettida a Lisbôa a planta requisitada, determinou a Carta Regia de 25 de dezembro de 1718, que fosse seguido o antigo plano, fazendo-se-lhe apenas modificações para corrigir os mais grosseiros erros da obra existente, cujas imperfeições e pessima direcção não permittiam executar a nova planta sem avultadas despesas.

Convencido, porém, dos defeitos do antigo plano, apresentou o governador Ayres de Saldanha e Albuquerque, advertido pelo tenente general Felix de Azevedo Carneiro e Cunha, um novo e mais economico projecto para execução das obras, o que não foi acceito pelo governo que, pela Carta Regia de 18 de novembro de 1719, determinou que não fosse sem novo aviso alterado o plano primitivo; e que, desenhada uma outra planta, á vista d'ella, em confrontação com a antiga, se conhecesse a utilidade que resultava de se executar uma ou outra.

Segundo Pizarro, ignora-se qual dos dois desenhos foi o preferido, mas sabe-se que o governador Ayres de Saldanha, reconhecendo a inconveniencia e inutilidade de seguir um plano errado e dispendioso, tomou sob sua responsabilidade a execução de um novo traçado; e, assim, encommendou ás olarias da Bahia 8.948 carros de barro, que importaram em 3:555$545, pagos pela Fazenda Real, contractou a nova direcção do encanamento com o Sr. Capitão-Mór das Minas Geraes, Custodio da Silva Serra e com Vicente Lopes Ferreira. Com effeito, no prazo fixado de 1 anno, chegaram as aguas ao Campo da Ajuda, onde se edificou um chafariz que, segundo informa o illustrado Dr. Vieira Fazenda (2), desaguava na lagôa de Santo Antonio, contigua á lagôa Grande ou do Bo-

(1) Monsenhor Pizarro — Memorias Historicas do Rio de Janeiro. — Tomo I, Pag. 127.
(2) Dr. Vieira Fazenda — A rua da Vala. Edição do Jornal do Commercio de 8 e 9 de abril de 1901.

queirão, de que adiante fallaremos; mas sendo esse sitio ainda arredado da cidade, representou Ayres Saldanha ao governo sobre a conveniencia de trazel-as para o Campo de Santo Antonio, importando a despesa em cerca de 38:000$.

Approvado esse alvitre, foi fornecido de Lisbôa, conforme pedido do governador, um chafariz de marmore que começou a funccionar em 1723, derramando por 16 boccas de bronze, no antigo Campo de Santo Antonio, hoje Largo da Carioca, as frescas e puras aguas do rio desse nome.

A respeito d'esse chafariz escreveu o Dr. Moreira de Azevedo no seu livro «Pequeno Panorama da Cidade do Rio de Janeiro»: «No Largo da Carioca construiu Ayres de Saldanha um chafariz pequeno, porem elegante, que deitava agua por 16 boccas de bronze. Esse chafariz, que era um monumento secular, uma recordação historica, a lembrança de uma época, foi destruido para, em seu logar, edificar-se o chafariz que actualmente existe! O chafariz da Carioca é grande, porem não tem elegancia nem belleza.»

Em 18 de outubro de 1724, participou a Camara a El-Rei que já chegavam as aguas ao Campo de Santo Antonio, mas que tornava-se necessario dar-lhes escoamento para o mar, por estarem ellas «alagando a cidade, arruinando as casas e occasionando molestias malignas, como era constante pelo parecer dos medicos»; o que foi, de facto, realizado em 1725. (1)

Consta da mesma Carta Regia de 20 de Fevereiro de 1731, haver se gasto com as obras da Carioca, no decurso de 50 annos, a importante somma de 600 mil cruzados; mas, apezar disso, foram ellas feitas com tão pouca segurança, que já em 1735 occasionavam, por seu estado de ruina, falta d'agua na cidade, accrescendo que o encarregado da sua conservação, que auferia o ordenado annual de 200$, descuidou-se tanto das suas obrigações e tão irregularmente procedeu, que fugiu quando convidado a prestar contas da sua gerencia por José de Souza Paes, que governava interinamente esta Capitania, na ausencia de Gomes Freire de Andrade, então em Minas Geraes.

Esse estado de cousas era ainda aggravado pelo procedimento do proprio povo, que damnificava os encanamentos a ponto de tornar-se necessario, para coibir semelhante vandalismo, que os juizes da vintena lessem, no principio de janeiro, um bando impondo aos malfeitores as penas de galés e açoites. (2)

Tendo Gomes Freire, depois Conde de Bobadella, assumido em junho de 1733 o governo do Rio de Janeiro, tratou de dar execução á Carta Regia de 21 de abril de 1725, mandando construir tanques para lavagens de roupa junto ao chafariz da Carioca e abrir uma valla empedrada para escoamento das aguas de sobejo do mesmo chafariz, seguindo

(1) Dr. Moreira de Azevedo — Rio de Janeiro.
(2) Carta Regia de 19 de dezembro de 1735.

essa valla pelo Campo de S. Domingos, em direcção á Prainha e servindo de limite á cidade, dando origem á antiga rua da Valla, hoje denominada Uruguayana.

O illustrado Dr. Vieira Fazenda informa, no entanto, que antes da abertura dessa valla, já as aguas do chafariz da Carioca eram lançadas na mencionada lagôa de Santo Antonio por um cano de tres a quatro palmos de largura, encontrado ainda pelo engenheiro Dr. Antonio de Paula Freitas quando fez excavações para os alicerces da actual Imprensa Nacional. (1)

Autorisado pela Carta Regia de 28 de abril de 1744, tratou tambem Gomes Freire de reconstruir o aqueducto da Carioca com pedra do paiz, por ser a de Portugal mais dispendiosa, dando a esse encanamento melhor direcção, mais solidez e belleza, e encaminhando-o ao morro de Santo Antonio por uma dupla arcaria de pedra e cal, com 42 arcos, que liga este morro ao de Santa Thereza e por onde hoje transitam os pesados carros da «Companhia Ferro Carril Carioca», de tracção electrica.

O aqueducto da Carioca, (2) cujas aguas corriam em calha a céo aberto, expostas, por isso, aos ardores do sol e sujeitas a serem turbadas na sua pureza, ou mesmo desviadas de seu curso, como algumas vezes aconteceu, começou, por iniciativa de Gomes Freire, autorisado pela Carta Regia de 2 de Maio de 1747, a ser convenientemente coberto por abobada de tijolo, como ainda se acha, sendo, porém, esse importante melhoramento concluido no vice-reinado do Conde de Rezende.

Esse aqueducto, que em grande parte se acha actualmente destruido pelos trabalhos de construcção da «Ferro Carril Carioca», que o acompanha em quasi todo o seu percurso, e passa mesmo sobre elle no trecho comprehendido entre o alto da rua Petropolis e os Segundos Dois Irmãos, tinha, em 1847, quando cuidadosamente medido pelo Coronel Miguel de Frias, 2.701 braças ou 5.942$^{m}$,20 de extensão.

Havendo, pois, abundancia d'agua na cidade, desde que ficaram concluidas as obras de canalisação da Carioca, e sendo insufficiente o chafariz do Campo de Santo Antonio para abastecimento da população, que já então se estendeu por uma area muito afastada dessa localidade, mandou Gomes Freire, autorisado pelas Cartas Regias de 21 de Maio de 1744 e 2 de Maio de 1747, levantar no centro da praça do Carmo, mais tarde largo do Palacio do Paço, e hoje praça 15 de Novembro, um magnifico chafariz de alta elevação e de singular construcção, com pedras marmores trabalhadas em Portugal. (3)

Este chafariz communicava-se com o da Carioca por um encanamento de chumbo de 3 $^1/_2$ pollegadas de diametro e 387 braças de extensão, embutido em pedras perfuradas vindas de Lisbôa, capeadas por grossas

---

(1) Dr. Vieira Fazenda. A rua da Valla. Edição do Jornal do Commercio de 8 e 9 de abril de 1901.

(2) Rio est alimentée d'eau douce par le *plus magnifique aqueduc du nouveau monde* (Costambert — Cours de geographie — 18 édition. Paris, 1887).

(3) Monsenhor Pizarro. Memorias Historicas do Rio de Janeiro. Tomo VII. Pag. 57.

paredes de pedra e cal e que passava pela rua outr'ora denominada do Cano e hoje Sete de Setembro.

No vice-reinado de Luiz de Vasconcellos, foi esse chafariz demolido para desimpedir a praça e facilitar as manobras militares, sendo substituido por outro construido com pedras do paiz, pelo plano de Valentim da Fonseca e Silva, que foi levantado nas proximidades do mar, para fornecer aguada ás embarcações do porto.

Esse chafariz, que chegou até os nossos dias e ainda se ostenta na praça 15 de Novembro, é um monumento que attesta ainda hoje o talento e imaginação daquelle grande artista. (1)

Em duas faces deste chafariz leem-se as seguintes inscripções em oval de marmore.

Do lado da terra:

IGNIFERO CURRO POPULOS DUM PHŒBUS ADURIT
VASCONCELLUS AQUIS EJICIT URBI SITIM.
PHŒBE RETRO PROPERA; ET CŒELI STATIONE
RELICTA PRŒCLARO POTIUS NITERE ADESSE VIRO

Da parte do mar:

MARIÆ I
PORTUGALLIÆ REGINÆ
PIÆ, OPTIMÆ, AUGUSTÆ
E NAVIBUS IN TERRAM FACTO EXCENSU,
RECIPROCANTIS ÆSTUS INFRACTO IMPETU, INGENTI
MOLE CONTRUCTIS
PUBBLICE SEDILIBUS, FORO, FONTE IMMUTATIS, IN
ANGUSTIOREM, ET COMMODIOREM
FORMAM REDACTIS,
REGALIBUS MAXIMUS IMPENSIS;
ALOYSIO VASCONCELLO SOUZA
BRASILLIÆ VICE REY GERENTI,
CUJUS AUSPICIIS HÆ SUNT PERFECTA
HOC MONUMENTUM POS.
TOT, TANTISQUE ESUS BENEFICIIS
GRATUS
POPULUS SEBASTIANOPOLIS
VI KAL HPRILIS
ANNO
MDCCLXXXIX

Projectou tambem Gomes Freire levantar um chafariz no bairro da Lapa, em cujas immediações havia a pequena fonte da Gloria, mas tendo-se ausentado para as Missões do Sul, deixou de levar a effeito essa idéa, que foi realizada annos depois por Luiz de Vasconcellos, quando, em 1785, edificou o Passeio Publico no logar ainda hoje denominado Boqueirão, onde existia então uma vasta e profunda lagôa (lagôa da Ajuda), formada pelas aguas estagnadas da chuva e do mar, e cujas exhalações prejudicavam a saude publica.

---

(1) Dr. Moreira de Azevedo. Pequeno Panorama do Rio de Janeiro.

O chafariz projectado pelo Conde de Bobadella foi, como dissemos, construido por Luiz Vasconcellos, para abastecimento do Passeio Publico e tambem do bairro da Lapa (que começava então a ser povoado), na rua dos Barbonos, em frente ao portão de entrada do mencionado Passeio, e ficou sendo conhecido por Chafariz das Marrécas, pelo facto de distribuir agua, que se derivava do aqueducto da Carioca, pelo bico de cinco marrécas de bronze.

Pouco tempo depois de haver assumido o governo do Rio de Janeiro, a 5 de abril de 1779, teve o vice-rei Luiz de Vasconcellos e Souza de cuidar de prompto das reparações do aqueducto da Carioca, que se achava arruinado em muitos pontos, por effeito de pezadas e prolongadas chuvas que interromperam completamente o fornecimento d'agua á cidade, tendo tambem aproveitado para reforçal-o diversas correntes até então abandonadas, trabalho esse que teve de ser continuado no vice-reinado do Conde de Rezende, e mesmo durante a permanencia de D. João VI no Rio de Janeiro.

As aguas canalisadas por Luiz de Vasconcellos e pelo Conde de Rezende, para reforçar as da Carioca, deviam ter sido as das nascentes da Lagoinha, Sylvestre e Caboclas, tomadas, as primeiras, na altura de 233$^{m}$,800, acima do nivel do mar, e conduzidas da sua origem áquelle aqueducto, onde ainda hoje se despejam por um encanamento de alvenaria aberto, com cerca de 400$^{m}$ de extensão, em communicação com outro primitivamente de telhões de barro, depois de manilhas vidradas, e, actualmente, de tubos de ferro de 0 ,20 de diametro.

A nascente do Sylvestre, situada a 220$^{m}$,300 acima do nivel do mar e reduzida actualmente a um insignificante veio d'agua, que mal abastece algumas pennas do alto da ladeira dos Guararapes, afflue ao aqueducto da Carioca nas proximidades da Mãe d'Agua por uma calha de telhões de barro, a céo aberto, que recolhia tambem as aguas da nascente das Caboclas.

Na cidade havia então a já mencionada fonte da Gloria, aproveitada em 1772, no vice-reinado do Marquez de Lavradio, cuja agua derivava de uma nascente que ainda existe no cáes da Gloria.

Tinha essa fonte a seguinte inscripção lavrada em pedra marmare:

ALOYSIO ALMEIDA
MARCHIONI LAVRADIENSI
BRASILIÆ PRO REGE
FRÆNATIS ÆSTUANTIS MARIS INCURSIBUS
INGENTI CONSTRUCTO MURO
CONCILII REDITIBUS, ET DIGNITATE AUCTIS
PUBLICIS REPARATIS ÆDIFICIIS,
AGERIBUS PERRUPTIS, ESPLANATIS ITINERIBUS,
COMMODIORIBUS EFFECTIS
RENOVATA URBE,
SANATORI SUO
SENATUS, ET POPULUS SEBASTIANOPOLITANUS
P
MDCCLXXII

Além dessa fonte havia ainda a do «Menino Deus», hoje desapparecida, edificada tambem em 1772, na antiga rua de Matacavallos, hoje Riachuelo, abastecida por aguas da chacara da «Bica», comprada por 2:000$, em 1742, pelo coronel Domingos Rodrigues Tavora, para edificação da Ermida do Menino Deus.

Havia nessa fonte a seguinte inscripção lapidar:

CIVIS, AQUAE BIBE:
LAVRADII MARCHIO DONAT
ILLE PARTER PATRIÆ: QUÆ SITIS ERGO TIBI?
FLUMINENSIS SENATUS
1772

Posteriormente, foi contruido o chafariz do «Lagarto» nas proximidades da lagôa da Sentinella, na antiga rua do Conde, hoje Frei Caneca, abastecido por uma nascente que ainda ali existe.

Tem este chafariz a seguinte inscripção:

SITIENTI POPULO
SENATUS PROFUDIT AQUAS
ANNO
MDCCLXXXVI

No largo do Capim edificou Luiz de Vasconcellos um chafariz que por pouco tempo funccionou, sendo demolido logo depois de haver deixado o governo o Conde de Rezende, em cujo vice-reinado, 1794, foi construido o actual chafariz do largo do Moura, então Praça do Quartelamento do Moura, sendo a agua que o suppria derivada do chafariz da praça do Carmo por um encanamento de pollegada de diametro e cento e oitenta e seis braças de extensão.

Alimentado hoje por aguas do Pedregulho, conserva esse chafariz a seguinte inscripção:

O ILL.MO E EX.MO SNR. DOM JOZE DE CASTRO CONDE
DE REZENDE VICE REI E CAPITÃO GENERAL
DE MAR E TERRA DO ESTADO DO BRAZIL MANDOU
EDIFICAR ESTA FONTE NO ANNO DE MDCCXCIV

Comquanto possuisse a cidade por esse tempo, alem desses chafarizes e de fontes de menor importancia, as de S. Christovam, Engenho Velho, Botafogo, Laranjeiras, Aguas Ferreas, Andarahy e a depois chamada «Bica da Rainha», por causa do uso que fazia de suas aguas a rainha D. Carlota Joaquina, esposa de D. João VI, não gozavam os moradores da cidade Nova, Vallongo, Gambôa e Sacco do Alferes desse grande beneficio, pelo que eram obrigados a abastecer-se d'agua no chafariz da praça do Carmo ou em São Christovão, donde com despesas e muitas difficuldades a transportavam diariamente em canôas.

Não havendo nesse bairro e suas circumvisinhanças manancial algum que pudesse satisfazer as suas necessidades e não sendo crivel

que os moradores da cidade se supprissem d'agua potavel nos rios que por ali correm e que já por essa época atravessavam terrenos habitados, o que devia forçosamente concorrer para alteração de suas aguas, claro parece que já havia então em S. Christovam aguas canalisadas, que vinham certamente do Andarahy Grande, conduzidas em calhas de madeira, mais tarde substituidas por encanamentos de outra especie.

Attendendo ás difficuldades com que lutavam os habitantes dos pontos da cidade, já mencionados, para a obtenção de tão essencial elemento de vida, mandou o Principe Regente, depois rei D. João VI, que se achava nesta cidade desde 7 de março de 1808, conduzir, com a maxima brevidade, em calhas de madeira, para o Campo de Santa Anna, as aguas do Rio Comprido, outr'ora Iguassú; e graças aos esforços do Intendente Geral de Policia, Desembargador Paulo Fernandes Vianna, encarregado desse serviço, ali chegaram aquellas aguas no dia 13 de maio de 1809, abastecendo um chafariz provisorio de madeira, com dez torneiras.

As aguas do Rio Comprido, antes de chegarem ao chafariz provisorio do Campo de Sant'Anna, abasteciam tambem outro de madeira, conhecido por chafariz de Catumby, construido nas proximidades da fonte do Lagarto, acima da lagôa da Sentinella na antiga rua do Conde, depois Conde d'Eu, hoje Frei Caneca, como já se disse.

Em 1847 achava-se este chafariz, depois de haver passado por diversas modificações no decorrer dos annos, construido de alvenaria abastecendo tres torneiras, cujo numero foi posteriormente elevado a cinco, que ainda conserva.

Procedendo-se em 1838 a grandes reparos na parte do aqueducto de Maracanã, comprehendida entre a Cova da Onça e o chafariz do Campo de Santa Anna, levantou-se em Catumby um chafariz de madeira para substituir provisoriamente o do Campo, impedido então de funccionar; não nos sendo possivel conhecer o local em que existiu esse chafariz, nem tambem saber si foi elle em algum tempo substituido por outro permanente de alvenaria.

O encanamento de calhas de madeira, que conduzia as aguas do Rio Comprido, foi ulteriormente substituido por outro de alvenaria de que ainda se encontram vestigios em Catumby e ao longo da parte esquerda da rua de Santa Alexandrina, no Rio Comprido.

E' de suppor que tivessem sido tambem aproveitadas em algum tempo as aguas do rio «Catumby», depois rio dos «Coqueiros», que nascia na grota dos «Dois Irmãos» proximo do morro do «França».

Ao lado esquerdo da rua da Conciliação, hoje Barão de Petropolis, que pelo Rio Comprido conduz ao reservatorio de Santa Thereza, encontravam-se ha annos passados ruinas de obras de alvenaria que permittem esta supposição.

Por decreto de 26 de abril de 1811, passaram os trabalhos publicos, incluindo os de abastecimento d'agua á cidade, até então a cargo da Camara, a ser dirigidos pela Intendencia Geral da Policia.

Escasseando as aguas na estação calmosa, o que era attribuido ao augmento da população, e principalmente á devastação das mattas proximas ás nascentes aproveitadas, mandou o Governo por Decreto de 9 de agosto de 1817, contar de madeira, lenha e matto todos os terrenos do alto da serra ao redor do rio Carioca e ao longo do aqueducto, ficando igualmente contado o espaço de tres braças de terreno para cada um dos lados do mesmo aqueducto.

Por decreto de 17 de agosto de 1818, foram tomadas iguaes providencias a respeito das nascentes das «Machadas ou Rio Comprido», «Trapicheiro», «Meirelles», rios S. João e Maracanã.

Data de 1817 o chafariz que, por ordem do Rei, a Policia levantou na antiga rua de Matacavallos, onde ainda se acha, abastecido outr'ora por uma nascente já extincta que existiu no morro do Silva Manoel, e hoje pelas aguas do rio do Ouro.

Esse chafariz conserva esta inscripção

O REY
POR BEM DO
SEU POVO
M. F. E. O.
PELA POLICIA
1817

E' da mesma epoca a fonte vulgarmente chamada das «Bolotas», situada na antiga travessa da Barreira, hoje rua Silva Jardim; essa fonte que era de pedra, com tres grandes torneiras de bronze, fornecia agua sulfurea e ferruginosa.

Conjunctamente com a canalisação provisoria das aguas do rio Comprido, em 1809, insufficientes para o consumo da população que concorria do Campo de Sant'Anna, mandou o Principe Regente, com o fim de augmentar o volume dessas aguas, proceder tambem á canalisação do rio Andarahy ou Maracanã, mais tarde chamado velho Maracanã, para differençal-o do rio Maracanã, oriundo da Tijuca, que começou a abastecer a cidade em 1838 e cujas aguas foram encanadas em tubos de ferro em 1850.

O encanamento que conduzia as aguas do rio Maracanã, com 5.639 braças de extensão, feito de calhas de alvenaria e de madeira, de telhões de barro, de pedras vindas de Portugal e de vallas abertas no terreno, na extensão de 2.631 braças, principiava no Andarahy Pequeno, no logar denominado «Aguas Ferreas», acompanhava as sinuosidades da montanha que corre á direita da estrada, recebia as aguas das vertentes que desciam da mesma montanha e ia terminar em Catumby, no logar conhecido pelo nome de «Cova da Onça», onde fazia juncção com o do Rio Comprido.

Como se infere de um parecer apresentado ao Marechal de Campo João Manoel da Silva, Inspector Real do Corpo de Engenheiros, pelo tenente-coronel do mesmo Corpo, Henrique Isidoro de Britto, em 30 de julho de 1816, parecer que existe no Archivo Publico desta cidade, e de

que extrahimos cópia, — da «Cova da Onça» em diante seguiam as aguas dos rios Comprido e Maracanã por um aqueducto commum e coberto até uma pequena caixa que existia junto do chafariz de Catumby, na antiga rua do Conde, donde se communicavam por um encanamento subterraneo, de pedras perfuradas vindas do Reino, embutido em grossas e consistentes paredes de pedra e cal de 452 braças de extensão, com o chafariz de pedra lavrada, de fórma circular, construido, em substituição do de madeira, no Campo de Sant'Anna, nas visinhanças da igreja da Santa do mesmo nome, erigida em 1735 e demolida em 1853 pela Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, que indemnisou a respectiva Irmandade com a quantia de quarenta contos, convertendo o terreno da igreja em logradouro publico.

O novo chafariz, que tinha então 22 torneiras e não possuia mais de 11 na epoca da sua demolição, em 1862 ou 1863, foi inaugurado na tarde de 24 de junho de 1818, na presença do Rei e de toda a Côrte; achando-se, porém, o seu encanamento estabelecido ainda de modo provisorio, como consta da «Demonstração dos trabalhos da Policia executados durante a administração do Desembargador do Paço, Paulo Fernandes Vianna», por elle mesmo escripta, inserta á pag. 378, parte 1.ª, tomo 52, da Revista do Instituto Historico.

E' provavel que logo depois da inauguração do chafariz permanente começassem as obras definitivas do seu encanamento, no entanto com tal morosidade caminhavam sempre esses trabalhos, que, ainda em 1837, não haviam sido concluidas mais de 2.000 braças de aqueducto de alvenaria e telhões de barro, faltando 3.078 braças em que, na maior parte, continuavam as aguas a correr em régos abertos na terra, atravessando em calhas de madeira as grotas que separam ou fendem as montanhas.

Em 1832 os trabalhos de conservação e reparos desse encanamento estavam a cargo de um empreiteiro que os arrematara por contracto, mas, apesar disso, sentia-se algumas vezes falta d'agua na cidade, em consequencia do estado de ruina e podridão em que se achava o bicame do referido encanamento.

Não obstante as nossas investigações, não conseguimos saber com precisão se as importantes obras de alvenaria desse encanamento, de que ainda restam vestigios em Catumby e outros logares, foram feitas por administração publica ou por empreitada, como as de conservação e reparos acima mencionadas; parecendo-nos, porém, que ao menos durante o tempo em que os serviços de abastecimento d'agua á cidade estiveram a cargo da Camara Municipal, taes obras foram executadas por contracto celebrado com quem as arrematava em hasta publica.

Como adiante se verá, o encanamento de que estamos tratando foi augmentado de capacidade em 1838 para receber as aguas do rio Maracanã, nascido na Tijuca, que nesse anno vieram juntar-se as do Andarahy ou Velho Maracanã.

Aos esforços do zeloso e activo Desembargador Paulo Vianna deve-

se ainda a construcção de um chafariz de madeira, provisorio, com quatro torneiras, em Mataporcos, e talvez o do Aragão com duas torneiras, que devia ter sido levantado por esse tempo, abastecido, o primeiro, por aguas do Maracanã conduzidas em canos cobertos, e o segundo, por uma nascente que existia em terrenos da chacara do cidadão Henrique José de Araujo, depois Visconde de Pirassinunga, sendo a agua transportada em calhas de madeira que foram substituidas, em 1841, por encanamento de ferro e chumbo.

O Desembargador Paulo Vianna tambem estabeleceu uma bica publica no Cattete, junto ao portão de uma chacara onde funccionou uma fabrica de chitas.

Por falta de maiores esclarecimentos, não é possivel hoje nem ao menos conjecturar em que logar foi levantada essa bica, nem mesmo quaes as aguas que a abasteciam, sabendo-se apenas, pelo já citado escripto do Desembargador Paulo Vianna, que esse melhoramento foi levado a effeito por não haver então no Cattete fonte alguma publica, e ser esse bairro, onde existiam já alguns predios bons e outros em construcção, o preferido para residencia de estrangeiros e do corpo diplomatico.

Quando em 26 de fevereiro de 1821, deixou Paulo Vianna o cargo de Intendente Geral da Policia, para que fôra nomeado em 5 de abril de 1808, já as aguas da Carioca, tomadas em nivel inferior ao do seu aqueducto, chegavam proximo do largo das Laranjeiras, depois praça da Gloria, mais tarde largo do Machado e actualmente praça Duque de Caxias, para abastecimento de um chafariz de madeira com quatro torneiras, que ahi foi posteriormente edificado.

O encanamento deste chafariz era feito com telhões de barro, a céo aberto, na extensão de 1.020 braças, e de tubo de chumbo, de diametro ignorado, na de 466 braças; em 1854, foi esse encanamento totalmente substituido por outro de ferro.

E' provavel que corressem tambem sob a direcção do Desembargador Paulo Vianna os grandes concertos que se fizeram no aqueducto da Carioca, consideravelmente arruinado em diversos trechos na extensão total de 431 braças, em consequencia das copiosas chuvas do mez de fevereiro de 1811, como se vê de uma planta que existe no Archivo Militar, na qual estão indicados os pontos arruinados desse aqueducto, que em alguns ficou destruido até os alicerces, interrompendo por esse motivo o fornecimento d'agua á cidade.

## II

(Aproveitamento de nascentes nas Paineiras para reforçar o volume d'agua do rio Carioca. — Conducção das aguas do rio Maracanã, oriundo da Tijuca, para o encanamento do rio Andarahy ou Velho Maracanã. — Construcção de chafarizes na cidade. — Replantação de mattas. — Organização de trabalhos florestaes etc.)

Não obstante as diversas obras, até então realizadas, para o aproveitamento de novos mananciaes destinados ao reforço do abastecimento publico, sentiu-se, em 1829, tanta necessidade de agua na cidade, que se fez uma subscripção entre os naturaes e estrangeiros domiciliados para pôr em execução o projecto feito por Mr. Revière, engenheiro francez, para se aproveitarem as aguas copiosas de varios riachos reunindo-as no mesmo cano.

Esse projecto referia-se certamente ás nascentes de Paineiras, algumas das quaes talvez já tivessem sido aproveitadas nos ultimos tempos de permanencia de D. João VI nesta cidade e conduzidas ao rio da Carioca por longos encanamentos de calhas de madeira.

E' de crer que a secca de 1829, occasionando o aproveitamento de outros mananciaes naquella localidade e o consequente augmento do volume d'agua destinado ao abastecimento publico, tivesse sido a causa da demolição do pequeno mas elegante chafariz levantado no largo da Carioca em 1723, por Ayres de Saldanha, sendo no mesmo logar construido pelo Intendente Geral da Policia, Luiz Paulo de Araujo Bastos, um outro de madeira, provisorio, com 40 torneiras, que era pintado imitando granito e tinha no frontispicio o seguinte: «15 de maio de 1830», chafariz esse destinado a satisfazer com mais promptidão as necessidades da acqisição d'agua por parte da já avultada população do centro da cidade, que não dispunha senão das 16 torneiras do chafariz demolido.

Arruinando-se, porém, rapidamente o chafariz de madeira, começou,

a 5 de fevereiro de 1833, a construcção do actual, que, embora prestando serviços desde 7 de abril de 1834, só em 1842 ficou concluido.

O chafariz da Carioca possue 35 torneiras e acha-se na altitude de cerca de 10 metros, acima do nivel do mar.

Mencionamos já todas as aguas que, apezar da sua constante diminuição em contraste com o augmento rapido da população, abasteciam esta cidade desde os tempos coloniaes até muitos annos depois da proclamação da Independencia.

Si nos tempos de secca, escasseavam ellas a ponto de não satisfazerem ás mais imperiosas necessidades do consumo publico, nos de chuva faltavam do mesmo modo sempre que as tempestades desmontavam as calhas conductoras ou as enxurrada, obstruiam os encanamentos e soterravam as vallas abertas no terreno, por onde em grandes extensões corriam as aguas acarretando arêas e impurezas, em cujo estado eram entregues á população, por falta dos necessarios tanques de clarificação.

A não ser o aqueducto da Carioca, que se achava estabelecido de modo permanente, mas ainda assim carecendo de grandes e immediatas reparações, todos os outros encanamentos que traziam agua á cidade eram feitos em sua maior parte de calhas de madeira, telhões de barro e até, como dissemos, de vallas abertas no solo, o que demonstra a pressa com que foram construidos e o seu caracter provisorio.

A dar credito ao relatorio do Ministerio do Imperio, do anno de 1832, parece que depois da canalisação do rio Maracanã, feita de modo tão incompleto, em 1818, e do aproveitamento de algumas nascentes de Paineiras, posteriormente feito, nenhuma outra obra de maior importancia foi emprehendida até então para melhorar o abastecimento da cidade, parecendo mesmo que grande descuido houvera na conservação das que existiam.

Em 1833, sentiu-se novamente grande falta d'agua o que, com razão se attribuiu á imperfeição dos encanamentos e á derrubada das mattas proximas das nascentes aproveitadas, que perderam, por esse motivo, $^2/_3$ do seu cabedal, como officialmente se verificou; mas, removidos, em parte, esses inconvenientes pelo aperfeiçoamento dos encanamentos, não se conseguiu obter com a replantação das devastadas mattas o volume d'agua que primitivamente forneciam as nascentes alli existentes, o que só acontecerá talvez em futuro muito remoto, quando a acção do tempo tiver reparado a obra secular destruida pela mão do homem.

Naquelle anno, por causa da grande secca a que já nos referimos, houve tanta falta d'agua na cidade que os Juizes de Paz publicaram editaes, obrigando a todos os moradores que tinham poços em suas casas a franqueal-os ao publico.

Por aquelle motivo, mandou o governo, que desde 1832 tratava de substituir por encanamentos permanentes de alvenaria os de calhas de madeira que conduziam ao rio da Carioca as aguas de algumas nascentes de Paineiras, anteriormente aproveitadas, proceder nesse logar, em di-

recção ao morro da Bôa Vista, a explorações para descoberta de novos mananciaes, que foram effectivamente encontrados em numero de seis, na distancia de pouco mais de uma legua, sendo essas aguas, reunidas, por meio de calhas de madeira, ás que já concorriam ao rio da Carioca.

No decorrer dos annos esses encanamentos de madeira foram substituidos por outros de alvenaria, telhões de barro e tubos de ferro de differentes diametros, para transporte das aguas das nascentes acima indicadas e de muitas outras que foram posteriormente descobertas.

Ao longo desses encanamentos, que medem 3.473 metros de extensão em direcção á Tijuca, nas vertentes das montanhas de Paineiras para o Jardim Botanico, corre um caminho cuidadosamente tratado em tempos pela Inspecção das Obras Publicas, o qual com vantagem substitue o antigo «Caminho dos canos da Carioca» tão frequentado pelos nossos antepassados, e por onde hoje rapida e commodamente se passa nos carros electricos da «Ferro Carril Carioca», mas sem encontrar-se já a sombra das grandes arvores e as frescas aguas que outr'ora tanto recommendavam aquellas paragens.

No caminho a que acima nos referimos, e que se desenvolve pelo seio sombrio e silencioso da floresta de Paineiras, cadeado sempre pelos encanamentos, em longos trechos de calha a céo aberto, onde confluem as crystalinas aguas das nascentes do Cipó Caninana, Salto, Cascata e outras, descobrem-se a cada passo os mais surprehendentes panoramas e admiram-se muitas obras de arte, entre as quaes sobresae a extensa ponte conhecida por «Andaime Grande» ou «Ponte do Inferno», que atravessa profundos abysmos, presa por grampos de ferro a uma lisa e muita elevada montanha de granito, por onde passam as aguas em calha aberta a ponteiro na propria pedra, com cerca de 155 metros de extensão.

No intuito de dar mais estabilidade ás obras feitas pela Metropole de modo tão pouco consistente, consignou o governo, ainda naquelle mesmo anno de 1833, a quantia de 400$ mensaes para os reparos mais urgentes do antigo encanamento de Maracanã, cujas calhas e pontilhões de madeira foram em grande parte substituidos por se acharem arruinados, sendo as vallas desobstruidas e reparadas as banquetas, construindo-se na altura do Rio Comprido uma grande caixa para deposito de areias e fazendo-se muitos outros trabalhos, que tiveram de ser continuados em annos subsequentes, para conservação, limpeza e melhoramento do referido encanamento.

Nesse mesmo anno foi construido um chafariz de madeira na praia de Botafogo, em frente á actual rua de Olinda, sendo as aguas que o abasteciam derivadas por meio de calhas de madeira da chacara do Conselheiro José Bernardes de Figueiredo, que gratuitamente as cedera em beneficio publico; em 1841 esse chafariz foi substituido por outro de pedra com 3 torneiras, e o seu primitivo encanamento por outro de chumbo de 2 ½ pollegadas de diametro e 335 braças de extensão.

Em 1838 foram empregados, como experiencia, em um trecho do

encanamento de madeira que conduzia as aguas do Andarahy para o chafariz de S. Christovam, 220 tubos de ferro fundido, sendo, porém, certo, que tubos dessa natureza já haviam sido empregados em annos anteriores nesse mesmo encanamento, que, em parte, era effectivamente de ferro e por essa época carecia de urgentes concertos.

Sabemos que em 1830 havia o governo, por principio de economia, encommendado a fundidores aqui estabelecidos certa quantidade de tubos de ferro para empregal-os na substituição dos dispendiosos encanamentos de alvenaria, mas que, sendo esses tubos toscamente fabricados e vendidos pelo elevado preço de 320 réis a libra, desistira o mesmo governo do resto da encommenda, informado de que podia obter esse material ao preço de 100 a libra na Fabrica de Ferro Ipanema.

Parece, pois, que os tubos empregados no encanamento do Andarahy, provinham da encommenda a que nos referimos.

No anno de 1838, levantou-se uma pilastra com torneira no cruzamento da rua de S. Januario com a de Campo Alegre, em S. Christovam.

Nesse mesmo anno, foi reconstruido o açude do alto denominado da «Boa Vista», na Tijuca, de modo a encaminhar para a cidade o curso do rio Maracanã, reforçando, assim, o volume d'agua fornecido pelo rio Andarahy ou Velho Maracanã, cujo encanamento foi então completamente reformado pelo alargamento das respectivas vallas, levantamento das banquetas lateraes e outros importantes trabalhos que, de ha muito, se faziam para conservação e limpeza desse encanamento e continuaram a ser feitos até 1862, quando foram abandonadas as aguas desse rio.

Melhorado o abastecimento da parte da cidade até então supprida pelo encanamento velho de Maracanã, procedeu-se nos annos subsequentes á construcção de novos chafarizes e aperfeiçoamento de outros que já existiam, em alguns dos quaes foi augmentado o numero de torneiras.

Em 1839, levantou-se, no largo de Santa Rita, um chafariz de pedra cujos alicerces haviam sido lançados em 1813, — chafariz esse, que, com aguas derivadas do da Carioca por um encanamento de chumbo de 2 ½ polegadas de diametro e 464 braças de extensão, começou a funccionar em 1840.

Nesse mesmo anno construio-se, em frente á estrada das Laranjeiras, um chafariz de madeira com 4 tanques, cujas aguas deviam ter sido derivadas do encanamento que abastecia o do largo da Gloria, anteriormente mencionado.

A 18 de julho de 1841, inaugurou-se, em Mataporcos, um chafariz de pedra com 3 torneiras, em substituição do de madeira ali construido nos tempos coloniaes pelo Desembargador Paulo Vianna.

Na fonte da Gloria, que tinha até então uma só torneira, foram collocadas mais duas depois dos trabalhos que por essa época se fizeram na mina, que até bem pouco tempo o abastecia.

Tambem em 1841, construio-se na fonte da rua da Pedreira uma caixa com 3 torneiras, sendo a agua extrahida por uma bomba com alavan-

ca; e levantou-se na ladeira de Santa Thereza uma bica publica abastecida por aguas da Carioca.

Em 1842, restabeleceu-se o chafariz do «Menino Deus», ha muito abandonado, e substituio-se por outro de pedra, com oito torneiras, o de madeira levantado na praça da Gloria, pelo Desembargador Paulo Vianna.

Por esse mesmo tempo, estabeleceu-se na praia de S. Christovam uma bateria de bicas para facilitar o fornecimento d'agua ás canôas dos moradores do Sacco do Alferes, Gambôa, Praia Formosa e outros sitios.

Tambem em 1842, deu-se começo á construcção do chafariz do «Pocinho da Gloria», no Cattete, que era primitivamente um poço, cuja agua se extrahia por meio de uma bomba.

Essa obra ficou concluida em 1843, sendo o chafariz abastecido por aguas da Carioca, derivadas por um encanamento de chumbo, com cerca de 400 braças de extensão, offerecido por diversos moradores daquella localidade.

No anno de 1843, foi a cidade flagellada por uma das mais terriveis seccas de que ha noticia, chegando-se a recorrer, para o seu abastecimento e dos navios surtos no porto, aos mananciaes da Jurujuba e ao rio Macacú, tendo por isso o governo constituido uma commissão presidida pelo Conselheiro de Estado Francisco Cordeiro da Silva Torres, para indicar os meios mais promptos, economicos e duradouros de abastecer a cidade e preserval-a contra futuras calamidades dessa natureza.

Desempenhando-se dessa incumbencia, foi a commissão de parecer que se devia cuidar da conservação das mattas de Paineiras e Tijuca em toda a extensão e vertentes dos rios Carioca e Maracanã, prohibindo-se as derrubadas e queimadas e desapropriando-se os terrenos que tivessem sido dados sem clausula; substituir por encanamento de alvenaria o de calhas de madeira estabelecido em Paineira, prolongando-se esse encanamento por mais 1.400 braças, afim de aproveitar-se a boa agua potavel existente nessa extensão; construir duas grandes caixas na direcção do aqueducto da Carioca, fazendo corpo com elle, para aproveitamento das volumosas sobras que se perdiam em tempos de chuva; substituir por torneiras claviculadas, como as do chafariz da Carioca, as de todos os outros chafarizes da cidade, afim de evitar o desperdicio d'agua que se dava durante a noite; e, finalmente, conduzir uma parte das aguas do rio Maracanã por tubos de ferro desde as caixas do Andarahy até Catumby, onde se devia construir um reservatorio de distribuição em altura conveniente para se poder derivar agua para todos os pontos da cidade.

Essas obras, concluia a commissão, podiam ser executadas sem grande sacrificio para o Thesouro, por companhia nacional ou estrangeira, á qual se fariam concessões, de que não adviessem prejuizos para o abastecimento regular de todas as fontes e chafarizes publicos.

Sobre a distribuição d'agua á cidade, porem, nada disse a commissão, por competir esse serviço á Inspecção das Obras Publicas.

Algumas daquellas medidas foram postas quasi que immediatamente

em pratica pelo governo, que mandou punir policialmente os que fizessem derrubadas nas cabeceiras e vertentes dos rios Carioca e Maracanã, no alto das serras e suas vertentes e ao longo dos encanamentos d'agua; ordenou ao Juiz dos Feitos da Fazenda que désse andamento aos autos de contadas, e ao Inspector das Obras Publicas que indicasse quaes os terrenos possuidos por particulares naquellas paragens, que deviam ser reivindicados ou desapropriados, e tambem que fizesse proceder a novas plantações nas mattas desfalcadas e as ampliasse com outras artificiaes, substituindo as arvores de tardio crescimento e pouco vigor por outras de maior desenvolvimento e mais duração.

No dia 19 de outubro de 1844, foi inaugurado um Chafariz no caes da Gloria, com quatro torneiras, abastecido por aguas que vinham do aqueducto da Carioca.

Nesse anno tomou o governo algumas medidas no sentido de evitar abusos e no de regularizar o abastecimento d'agua aos estabelecimentos publicos e aos poucos predios particulares que gozavam desse beneficio concedido por tempo determinado, quasi como previlegio.

Por causa da grande secca do anno de 1843, a que já nos referimos, e que tornou evidente a insufficiencia dos mananciaes aproveitados para em épocas como essa abastecer regularmente a cidade, incumbio o governo, em principios de 1844, ao engenheiro Pedro Touloy, de organizar um plano para canalização de $^2/_3$ das aguas de Maracanã, que deviam ser conduzidas para a cidade por uma só linha de tubos de ferro, conservando-se o antigo encanamento de Maracanã para suppril-a quando necessario fosse, ou por duas linhas ou mesmo mais, conforme o volume d'agua que tivesse de ser transportado.

Em fins do mesmo anno, apresentou o referido engenheiro os trabalhos preliminares para canalização daquelle rio, por duas linhas de tubos de ferro de 10 pollegadas de diametro, obra essa que devia ficar concluida no prazo de tres annos, pela quantia de 401:702$896, não incluindo o preço dos terrenos que tinham de ser adquiridos para conservação das mattas e das aguas, que se achavam então reduzidas a $^1/_3$ do seu primitivo volume e que mais escassas se tornariam ainda se providencias promptas não fossem tomadas para impedir a sua damnificação por parte dos proprietarios dos referidos terrenos, bem como a continuação da derrubada das mattas, que ainda ahi existiam.

Iniciado o processo de desapropriação desses terrenos, organizou a Inspecção das Obras Publicas, em 1845, á requisição do Juizo dos Feitos da Fezenda, a respectiva planta, com demarcação daquelles em que nascem os rios Maracanã e S. João, na Tijuca, e que convinham ser adquiridos pelo Estado.

Esses terrenos, que abrangiam uma área de 1.057.410 braças quadradas ou 1.057 braças de testada, com uma milha de fundo, ao preço que se podia obter na occasião, importariam em pouco mais de 20 contos, elevando-se porém as bemfeitorias a mais de 100.

Completando esses trabalhos, com relação ao rio da Carioca, apresentou tambem a mesma repartição, no anno de 1846, a planta dos terrenos de Paineiras, onde nasce aquelle rio e os diversos manauciaes que a elle concorrem, abrangendo taes terrenos uma área de 261.862 braças quadradas ou 261 braças de testada, com uma milha de fundo, na importancia de 20:880$, ao preço de 80$ a braça.

Os trabalhos para restauração das desfalcadas mattas que cobriam esses terrenos, embora iniciados em 1844, só em 1846 começaram a ter algum desenvolvimento e a ser feitos com a necessaria regularidade, dentro, porém, dos limites da escassa verba que lhes fôra destinada e que não excedeu, em 1847, quando tudo se achava ainda por fazer e as aguas escasseavam rapidamente, urgindo abrigal-as dos ardores solares, da insignificante quantia de 1:764$790.

A demora, por parte do governo, neste negocio de acquisição de terrenos muito concorreu para a maior devastação das mattas, pesando tambem algumas vezes sobre os cofres publicos que tiveram de pagar bemfeitorias tanto mais dispendiosas, quanto menos satisfaziam esses terrenos aos fins que se tinha em vista com a sua acquisição, não levando em conta as avultadas despesas que no decorrer dos annos tiveram de ser feitas com a sua replantação.

Ainda em 1849, o governo reclamava do corpo legislativo a concessão de uma verba annual de 30 contos para a compra dos terrenos generativos das aguas que abastecem a cidade; em 1850, baseado no art. 16.º da Lei n. 555, de 24 de junho, que, nesse anno, fôra votada, procurava desapropriar esses terrenos por utilidade publica.

Em 1851, uma commissão de engenheiros, creada por decreto n. 598, de 14 de setembro do anno antecedente, com o fim de prestar informações, apresentar projectos e organizar planos para melhoramentos da cidade, procedeu, por ordem do governo, á medição e avaliação dos terrenos sobranceiros ás caixas do Maracanã, na serra da Tijuca, que se extendiam por uma superficie de mais de um milhão de braças quadradas.

Para evitar a difficuldade de vigiar-se tão extensa superficie que, convertida em floresta, podia tornar-se o abrigo de malfeitores, e a inconveniencia de ficarem as aguas descobertas desde as mencionadas caixas, até ao alto da serra, apresentou a referida commissão o plano de ser prolongado o encanamento existente até determinado ponto da mesma serra, desapropriando-se, para convertel-os em floresta, somente os terrenos do alto dessa serra.

Em 1855, adquiriu o governo pela quantia de 73:450$ alguns desses terrenos pertencentes a diversos proprietarios, incluindo aquelles em que, pela juncção de differentes corregos, se forma o rio Maracanã.

Nesse mesmo anno, foram tambem comprados, pela quantia de 20:000$, os terrenos pertencentes a Agostinho Figueiredo e Sylvestre Pires Chaves, na montanha da Carioca, conservando a parte que pertenceu a este ultimo proprietario o seu nome, «Sylvestre».

As grandes despesas feitas pelo Thesouro, em consequencia da epidemia do colera morbus, que havia pouco tempo flagelara grande parte do Imperio, determinaram o adiamento da compra de outros terrenos nas montanhas do Carioca, na Tijuca e no Andarahy Grande, incluindo aquelles onde está situada a caixa posteriormente construida para receber as aguas das nascentes que formam o rio Macacos ou da Joanna, pertencentes a Guilherme Maxwell Rudge, e que só foram adquiridos pelo governo depois de 1887, quando o volume dessas aguas se achava ja consideravelmente reduzido pela devastação das mattas e cultivo dos referidos terrenos.

Para a projectada canalisação dos rios Maracanã e S. João, que se derivam da Tijuca, encommendou o governo, em 1845, tubos de vidro, por lhe constar que em alguns logares da Europa empregavam-se tubos dessa natureza, que tinham, sobre os de ferro, a vantagem de maior duração por se não oxidarem.

Informado, posteriormente, pela nossa Legação de Londres de que nada se conseguira saber, que induzisse a acreditar que se podia obter tubos de vidro que correspondessem aos fins visados, contratou o governo com a Fabrica de Ferro da Ponta da Aréa o fornecimento de 3.000 tubos de ferro para canalisação das aguas dos citados rios, mandando proceder immediatamente, emquanto aguardava a entrega desse material, á construcção, na serra da Tijuca, de caixas e açudes para recepção e distribuição das aguas, que deviam ser trazidas á cidade pela linha dupla de tubos de ferro, que foi posteriormente assente.

Essas caixas de 53m,3 de capacidade, situadas a 205m,121 acima do nivel do mar, começaram a funccionar em 1850, mas as suas obras complementares, como grandes muralhas de segurança e sustentação de terras, construcção de calhas de alvenaria, assentamento de encanamentos para conducção de aguas, etc., continuaram até 1862.

Por aquelle mesmo tempo, 1845, organizava a Inspecção das Obras Publicas, em escala conveniente, uma planta da cidade para projectar sobre ella os reservatorios, caixas de distribuição, direcção dos encanamentos geraes e suas respectivas derivações, bem como os depositos d'agua que se pensava em construir no litoral para abastecer, com as sobras do consumo da cidade, as embarcações ancoradas no porto.

A 31 de maio desse anno, começou a funccionar em S. Christovam, nas proximidades da actual rua Francisco Eugenio, um chafariz de alvenaria com oito torneiras, que ainda ali se conserva.

A 24 de julho do referido anno de 1845, inaugurou-se um chafariz de pedra, com quatro torneiras, na praça Municipal, abastecido por aguas do Maracanã, derivadas do chafariz do Campo da Acclamação por um encanamento de chumbo com 1.022 braças de extensão.

Tambem em 1845, levantou-se no centro do largo da Carioca uma pilastra de cantaria com uma torneira em cada uma das quatro faces, para fornecer agua ás pipas, que ali se iam supprir.

Quando nos mezes de agosto a dezembro de 1846, manifestou-se

uma grande secca na cidade, exercia o cargo de Inspector das Obras Publicas o Coronel Miguel de Frias Vasconcellos, a cujo zelo e actividade se deve o augmento de 17.600 barris de 10 medidas, que recebeu nesse anno o abastecimento diario da cidade, e o aproveitamento da fonte da «Fortuna», em Santa Thereza, por elle descoberta em 20 de outubro do anno antecedente.

Graças ás suas providencias, ficaram remediados os effeitos dessa grande secca, não tendo sido preciso recorrer, como em 1843, aos mananciaes da Jurujuba, e outros, não obstante haverem se extinguido por essa occasião as fontes e poços particulares que em épocas normaes auxiliavam o abastecimento publico.

Comquanto se houvesse projectado construir no litoral da cidade, depois para fornecimento de aguada ás embarcações do porto, que deviam ser suppridas com as sobras do abastecimento da cidade, approvou o governo, para o mesmo fim, por decreto de 15 de janeiro de 1847, um plano de canalisação dos dois pricipaes mananciaes da Jurujuba, o que, porém, nunca teve realisação; e, pensando em confiar a uma companhia o assentamento dos encanamentos dos rios Maracanã e S. João, cujas caixas de derivação estavam quasi concluidas, mandou o mesmo governo proceder, ainda nesse anno, no encanamento do Andarahy, pela Inspecção das Obras Publicas, com os tubos de ferro que já haviam sido fornecidos por conta dos 3.000 encommendados á Fabrica de Ferro da Ponta da Arêa, ao assentamento de 100 braças de encanamento, afim de orçar a despesa da obra que se pretendia contractar.

Nesse mesmo anno, pediu o governo ao Corpo Legislativo a concessão de meios para proceder á canalisação, por tubos de ferro, das aguas do Andarahy Grande, que já abasteciam S. Christovam e deviam ser tambem levadas ao Pedregulho, Bemfica e Engenho Novo, onde não havia uma só gotta d'agua potavel, obra essa que, segundo o orçamento apresentado no anno antecedente, importava em 94:962$480.

Em 1849, teve principio a construcção de uma pequena caixa para recepção daquellas aguas, na aba direita da serra do Andarahy Grande, bem como o assentamento do respectivo encanamento de distribuição, de quatro pollegadas de diametro, que ficou concluido em 1851, abastecendo os bairros acima mencionados, incluindo a Imperial Quinta da Boa Vista, embora as obras da caixa só ficassem terminadas em 1852.

Tambem em 1849, lançaram-se os alicerces do chafariz de Bemfica, junto da caixa de reserva que ali havia sido préviamente construida; e esse chafariz, que possuia quatro torneiras, começou a funccionar em 1851 com aguas do Andarahy, derivadas do encanamento de ferro de quatro pollegadas, já referido.

## II

Canalisação por tubos de ferro das aguas do rio Maracanã, desde a serra da Tijuca até ás caixas do Barro Vermelho, no Estacio de Sá. — Primeiras canalisações de chumbo estabelecidas na cidade para abastecimento de torneiras publicas collocadas nos cunhaes das ruas. — Concessão de pennas d'agua para uso de predios particulares. — Projectos para aproveitamento de diversas nascentes. — Novas canalisações. — Assentamento de registros para extincção de incendios, etc.

Em 1850, achando-se em estado de funccionar as caixas da serra da Tijuca, cujas obras accessorias, como já dissemos, só em 1862 ficaram terminadas; e estando, tambem, concluido o assentamento da linha dupla de tubos de ferro de 10 pollegadas de diametro, executado por administração publica e começado em 1848, entre aquellas caixas e as do Barro Vermelho, no Estacio de Sá, com a extensão de 3.670 braças, cuidou-se em seguida de levar das mencionadas caixas do Barro Vermelho aos depositos de Catumby e Campo da Acclamação, por um encanamento de ferro de 6 pollegadas de diametro e 1.240 braças de extensão, as aguas do Maracanã, que começaram, em 1851, a ser d'ahi derivadas por diversas canalisações de chumbo para o Sacco do Alferes, Praia Formosa, Gambôa, Praça Municipal e suas immediações; rua de S. Pedro e adjacentes até á da Prainha e ruas do Hospicio, Alfandega, Ciganos, Sabão, etc.

Abundantemente supprida d'agua, como se achava então a cidade, pelo aproveitamento de uma sexta parte apenas do volume que podia fornecer o rio Maracanã e dissipados os receios de que viesse a população a ficar de novo sujeita á contingencia de falta d'agua, tratou a Inspecção das Obras Publicas, a cujo cargo se achava o serviço de abastecimento d'agua, de prolongar os novos encanamentos, de modo a abastecer grande numero de torneiras publicas collocadas em differentes ruas da cidade

e seus arrabaldes e alguns chafarizes que, por esse tempo, foram levantados, como os do Rocio Pequeno, com 4 torneiras, do Castello, com duas, e até muitos predios particulares, iniciando-se assim o fornecimento d'agua por meio de penna, serviço esse, então, quasi desconhecido nesta cidade.

Nos annos que decorreram de 1852 a 1859, assentaram-se encanamentos e torneiras publicas em numerosas ruas da cidade e em São Christovam, Pedregulho, Bemfica, Praia Pequena, Engenho Novo, Rio Comprido, Laranjeiras e Morro da Gloria, elevando-se, em 1859, o numero dessas torneiras a 420, excluidas as dos chafarizes.

Naquelle mesmo espaço de tempo, foram construidos os chafarizes do Sacco do Alferes, Prainha, Paula Mattos, rua do Souto, que tem a data de 3 de maio de 1855, Praia de D. Manoel e largos das Neves, de São Domingos, do Capim e Campo de São Christovam, cujo encanamento, abastecido por aguas do Andarahy, foi prolongado até á Ponta do Cajú, alimentando em seu longo percurso 11 torneiras publicas.

Com a conclusão do encanamento de ferro, que se deriva das caixas do rio Cabeça, construidas a 42m,724 acima do nivel do mar, no Jardim Botanico, estabeleceram-se, em 1853, no bairro de Botafogo e adjacentes, diversas torneiras publicas e chafarizes que, nesse anno e nos subsequentes, começaram a funccionar com aguas daquelle rio nos largos dos Leões, do Amaral e das Tres Vendas e na praia do Sapê, junto ao morro do Pasmado, etc.

Tambem em 1853, começaram a funccionar as caixas do Barro Vermelho, principiadas em 1849, mas as suas obras complementares e exteriores, como construcção de fortes muralhas para segurança de terras pelo lado do Mangue, levantamento de muros para demarcação de terrenos, assentamento de gradis, collocação de escadas de pedra, etc., só ficaram concluidas em 1862, mais ou menos.

Em 1865, assentou-se entre essas caixas e a de distribuição, situada no Campo da Acclamação, de onde se derivam diversos encanamentos da cidade, uma nova linha de tubos de ferro para auxiliar a antiga, que não comportava toda a agua que affluia ás caixas do Barro Vermelho, e que se tornava necessaria ao abastecimento publico. Em 1858, foi construido ao lado do antigo açude do rio Andarahy Grande ou do Ilhéo, que desde os tempos coloniaes abastecia o bairro de S. Christovam, uma caixa de 14 m. de capacidade, na altitude de 131m,264 acima do nivel do mar, de onde passou a ser derivado o antigo encanamento de 4 pollegadas que abastecia o referido bairro de S. Christovam e que nesse anno começou a ser substituido por outro de 0m,15 de diametro.

Dessa mesma caixa foi derivado um outro encanamento de igual diametro, para distribuição ao bairro do Andarahy e adjacencias.

Quando, em 1861, o serviço do abastecimento d'agua, até então a cargo do Ministerio do Imperio, passou, em virtude do Decreto 2747, de 16 de fevereiro desse anno, para o novo Ministerio da Agricultura, Com-

mercio, Industria e Obras Publicas, creado pelo Decreto n. 1067, de 28 de Julho do anno anterior, já a cidade sentia de novo falta de agua, não obstante a abundancia com que fôra abastecida em annos anteriores, a partir de 1851, quando, pela canalisação dos rios Maracanã e São João, ficaram dissipados os receios de que viesse a população a ficar sujeita a taes contingencias.

Para aggravar essa falta, que se manifestava sempre na ausencia prolongada de chuvas, concorria, com o natural decrescimento de outras nascentes canalisadas, a supressão quasi completa do abastecimento á cidade por parte do rio Andarahy ou Velho Maracanã, que mal abastecia então um pequeno numero de pennas das localidades circumvisinhas, em consequencia de achar-se o respectivo encanamento obstruido e rôto.

Attendendo a isso, havia já o governo autorizado, com o intuito de augmentar o volume das aguas que concorriam aos encanamentos publicos, obras de alguma importancia; — mas, convencido da necessidade de adoptar, em vez de medidas parciaes, de transitorios e insufficientes effeitos, um plano geral que garantisse por longos annos o abastecimento da cidade, serviço esse que, de dia para dia, mais urgente se tornva pelo augmento progressivo da população, nomeou, em 1860, uma commissão, presidida pelo conselheiro Pedro de Alcantara Bellegarde, para estudar a questão e apresentar um plano completo de abastecimento, depois de examinados os projectos e propostas offerecidas para execução desse serviço, existentes na Secretaria de Estado.

Entre os diversos projectos, a que acima alludimos, um havia do engenheiro francez Lenoir, para a construcção de vastos reservatorios, destinados a recolher as aguas pluviaes que cahissem sobre as montanhas que cercam a cidade.

Por essa mesma occasião appareceu tambem uma proposta do Barão de Mauá, para o fornecimento diario de 10 palmos cubicos d'agua, sendo 4 palmos cubicos de agua potavel pura e derivada directamente dos mananciaes, é igual á dos encanamentos publicos, e 6 palmos cubicos tirados dos reservatorios que conteriam agua por 30 dias, devendo essas aguas ser distribuidas por encanamentos distinctos.

O proponente obrigava-se a concluir todas as obras no prazo de 6 annos, encarregando-se tambem da limpeza e irrigação dos caminhos e ruas illuminadas a gaz.

Em compensação pedia:

1.º privilegio por 50 annos;

2.º pagamento semestral da taxa de 30$ por casa;

3.º desapropriação dos terrenos necessarios para reservatorios e outras obras por conta do governo;

4.º isenção de direitos para os tubos, machinismos e objectos que importasse;

5.º uso de todas as caixas, tanques, açudes, nascentes, tubos e material existente;

6.º direito de collocar, á custa do proprietario, um registro em cada casa;

7.º pagar o governo um real por palmo cubico d'agua depositada, que excedesse os 6 palmos diarios por habitante, sendo a população de 400 mil almas.

Emquanto aguardava o governo o parecer da commissão Bellegarde para resolver, como mais acertado julgasse, sobre a importante questão do fornecimento d'agua á capital do Imperio, procedia a Inspecção das Obras Publicas, sob a direcção do tenente-coronel Christiano Pereira de Azeredo Coutinho, nos annos de 1860 a 1862, a importantes trabalhos, com o fim de melhorar o abastecimento e attenuar os effeitos das seccas.

Durante os annos acima, além de obras de alvenaria executadas na Tijuca e Andarahy, para captação mais completa das aguas dos rios Maracanã e Andarahy, e das canalisações das do Taylor, no alto da Bôa Vista, por tubos de ferro de 6 e 10 pollegadas de diametro, e das do sitio de D. Felicidade da Conceição, por encanamento de chumbo de 3 pollegadas de diametro, procedeu tambem aquella repartição ao assentamento de uma linha dupla de encanamento de ferro de 0m,22 de diametro, entre a caixa da meia encosta da serra e a da garganta da Boa Vista, com o fim de conduzir as aguas do Maracanã á referida caixa, livres das impurezas que recebiam dos fundos das casas que margeam esse rio e por onde aquellas aguas passavam a descoberto.

Para melhorar o abastecimento aos bairros de São Christovam, Cajú, Bemfica, Praia Pequena, Engenho Novo e parte da estrada da Penha, deficientemente feito pelas caixas do Andarahy em communicação com as de S. Christovam, proseguiu, em 1860, na substituição do respectivo encanamento, que se achava oxidado e obstruido em varios trechos, por outro de ferro de 6 pollegadas de diametro.

Essa obra iniciada em 1858 e interrrompida por diversas vezes, ficou concluida em 1865.

Pelo mesmo motivo, foi tambem substituido o encanamento da praia do Cajú por outro de chumbo de 3 pollegadas de diametro, em uma extensão total de 750 braças.

Por esse mesmo tempo, assentou-se um encanamento directo para abastecer, com aguas da Carioca, a Santa Casa da Misericordia, e outro para o Instituto dos Cégos á rua do Lazareto da Gambôa n. 3, Morro da Saúde.

Diversas derivações foram então feitas para abastecer duas torneiras publicas na rua da Babylonia, seis na Praia Pequena, quatro na estrada do Jacaré, cinco na rua da Alegria, dez entre Engenho Novo e Bemfica, tres na estrada da Penha, quatro na rua do Mattoso, tres na rua Bella de São João, tres na rua Bella Vista, tres na do Bispo, etc.

Todas as canalisações acima mencionadas eram de chumbo e foram estabelecidas sobre massame de pedra ou tijolo e cal, empregando-se nesses trabalhos e em outros da mesma natureza, executados no periodo decor-

rido de 1860 a 1862, 1876 braças de canos de ferro de differentes diametros, 17.532 braças de tubos de chumbo e 150 braças de encanamentos de barro.

Durante o anno de 1862 os diversos mananciaes canalisados forneceram diariamente á cidade, em tempos de secca, 756.520 palmos cubicos d'agua e nos de chuva 1.373.056.

Como se vê da seguinte relação, annexa ao relatorio do Inspector das Obras Publicas, de 1862, o fornecimento diario em tempos de secca podia ser augmentado de 980.676 palmos cubicos d'agua com o aproveitamento das seguintes nascentes:

| | Palmos cubicos |
|---|---|
| Nascente da fazenda dos Araujos | 3.036 |
| » » » Visconde da Estrella | 17.124 |
| Corrego Soberbo | 64.800 |
| Trapicheiro | 86.400 |

Para reforço de outros encanamentos:

| | |
|---|---|
| Nascente de João Antonio Alves de Brito, no Andarahy Grande | 131.652 |
| » do Conselheiro Pimenta Bueno, na Gavea | 138.240 |
| » Conselheiro Manoel Feliciano | 38.304 |
| » Jardim Botanico | 69.120 |
| Aguas que se lançavam então para a Cascata Grande da Tijuca | 432.000 |
| Total | 980.676 |

Em 31 de dezembro de 1862, funccionavam 46 chafarizes com 191 torneiras; 471 bicas nas ruas da cidade e seus arrabaldes; 8 nas fontes do Engenho Novo, Aguas Ferreas do Andarahy, Barreira de Santo Antonio e Bica da Rainha; e 25 sobre pilastras para encher pipas no largo da Carioca e Campo da Acclamação, junto aos chafarizes do Catumby, praça da Gloria, Mataporcos, São Christovam e praça da Marinha.

Nessa mesma data, achavam-se em goso 2.005 pennas d'agua, tendo sido cortadas, por abusos, durante o anno, 120, das quaes algumas foram restabelecidas.

Ignoramos se a Commissão Bellegarde, de que atraz se fallou, chegou a dar parecer sobre a proposta Barão de Mauá e outras, mas o certo é que, em 1863, o engenheiro Bento José Ribeiro Sobragy, foi incumbido pelo Governo de examinar aquellas propostas, indicando os meios que adequados julgasse para augmentar o supprimento d'agua á cidade, serviço esse, que seria executado por administração publica, ou explorado por companhia nacional ou extrangeira.

Em luminoso parecer appenso ao relatorio do Ministerio da Agricultura de 1864, declarava aquelle engenheiro que nem mesmo com o aproveitamento de todas as nascentes, que até então tinham sido medidas nas proximidades da cidade, se poderia elevar a mais de 57 litros por habitante o fornecimento diario, calculada a população da cidade em 400 mil almas, convindo, portanto, alargar a zona de explorações, de modo a

aproveitar mananciaes mais distantes, que garantissem a cada habitante o fornecimento diario de 150 litros, o que, satisfazendo as necessidades do momento e as exigencias de um futuro não muito proximo, não era exagerado para uma cidade de clima e latitude da nossa.

Sem fazer questão do systema a adoptar-se, continuava o referido engenheiro, devia-se cuidar desde logo, e sem medir sacrificios, da acquisição de mananciaes e da pequena zona de terras por onde corressem as aguas, concluindo que «em um paiz como o nosso nenhum inconveniente havia em apresentar-se o governo como empresario, e que não se devia conceder sem muita circumspecção certos privilegios para emprezas e companhias extrangeiras, sobretudo quando se tratava de questões de distribuição d'agua, objecto que, sobre ser muito delicado, podia deixar lucros immensos a quem delle se encarregasse.»

Proseguindo, em 1865, então como Inspector das Obras Publicas, os estudos anteriormente iniciados sobre o abastecimento d'agua e melhor modo de executar esse serviço, declarou o engenheiro Sobragy, no seu relatorio desse anno, não poder indicar ao governo, sem um conhecimento mais exacto do volume minimo das aguas aproveitadas, o plano de distribuição que conviria adoptar-se, o que só faria depois de mais apurados estudos, experiencias e observações, por lhe parecer a questão de summa gravidade.

Calculando em 60 milhões de litros a média razoavel de fornecimento á cidade, para satisfazer o seu consumo até um futuro um pouco remoto, quantidade essa de agua que julgava não poder ser encontrada nas proximidades desta capital, continuava aquelle engenheiro a considerar inconveniente que as obras para acquisição e distribuição desse essencial elemento de vida fossem entregues a uma companhia — principalmente estrangeira, — que, desse modo, exerceria o monopolio muito especial de fornecer agua. Indicando a adopção de medidas provisorias para cohibir abusos por parte dos concessionarios e a elevação da taxa de penna d'agua para augmento da receita, entendia o engenheiro Sobragy que em melhor opportunidade, de posse de um plano maduramente estudado e em mais prosperas condições financeiras, poderia o governo, sem intervenções estranhas, tomar a si a empreza de distribuição das aguas. A obra mais importante, realisada durante a sua administração, em 1865, foi a da conclusão da substituição do encanamento do Andarahy Grande para São Christovam, começada em 1860.

Em «Memoria» apresentada ao Governo, em 31 de Março de 1866, o engenheiro Antonio Maria de Oliveira Bulhões, que em dezembro do anno anterior succedera ao engenheiro Sobragy na direcção das Obras Publicas, indicava, como causa principal da falta de agua na cidade, a insufficiencia de dimensões dos depositos de recepção e reserva de todos os encanamentos geraes e secundarios, o máo estado de alguns encanamentos de ferro quasi obstruidos e o pequeno volume de agua dos mananciaes aproveitados.

De accordo com o seu illustre antecessor e considerando antes restricta que exaggerada a media diaria de 150 litros por habitante, julgava tambem necessario para o abastecimento da cidade, calculada a sua população em 400 mil habitantes, o fornecimento minimo de 60 milhões de litros d'agua em 24 horas.

Medidas nesse tempo as nascentes canalisadas que faziam o fornecimento da cidade e suburbios, encontrou-se o seguinte resultado:

| | Litros |
|---|---|
| Tijuca | 28.894.872 |
| Serra do Corcovado | 5.557.669 |
| Andarahy Grande | 1.684.800 |
| Rio Cabeça | 478.800 |
| Total | 36.616.141 |

Existindo diversos mananciaes para aproveitar na Tijuca, Andarahy e Jardim Botanico, foram estes tambem medidos, em tempos ordinarios e durante uma das maiores seccas que tem havido, encontrando-se as seguintes quantidades de agua:

| | Litros |
|---|---|
| Tijuca (Vertentes das margens direita e esquerda da Cascata Grande, aguas cedidas pela companhia de Estrada de Ferro da Tijuca, Trapicheiro) | 41.770.920 |
| Jardim Botanico (Nascentes, conselheiros Manoel Felizardo e Pimenta Bueno, Macacos) | 4.588.230 |
| Andarahy Grande (Nascentes João Soares, Felizardo Brito e Borges) | 3.500.000 |
| Total | 49.859.150 |

Addicionando a este volume d'agua o fornecimento pelas nascentes canalisadas, acima mencionadas, obter-se-ia um total de 86.475.291 litros ou, mais exatamente 85 milhões de litros, quantidade essa sufficiente para um abastecimento regular durante muitos annos e que podia ser mantido mediante a fiscalisação e conservação das mattas, que cobriam os terrenos generativos das aguas, em grande parte estragadas, senão destruidas pelos seus proprietarios, muitos dos quaes as devastavam para reduzil-as a lenha e carvão, não obstante os decretos de 9 de agosto de 1817 e 17 de agosto de 1918, a que já nos referimos, e as disposições do Codigo de Posturas Municipaes de 11 de novembro de 1838.

Na citada «Memoria», que se acha junta ao relatorio do Ministerio da Agricultura do anno de 1865, trata ainda o engenheiro Bulhões muito minuciosamente da conservação das mattas, das obras para a captação de novas aguas, dos encanamentos conductores e dos de distribuição por predio, da construcção de reservatorios em altura conveniente para esse serviço, das despezas a realizar, dos meios de cobril-as pelo augmento das taxas de pennas d'agua, etc.

Algumas dessas medidas, foram desde logo postas em pratica, como as relativas a pennas d'agua, que, pelo decreto n. 3645, de 4 de maio de 1866, que alterou o regulamento de 1862, ficaram subordinadas a medidores e ao pagamento de 36$ annuaes pelo fornecimento diario de 1.200 li-

tros, sendo, porém, facultativo ao concessionario illimitado consumo, pagando 10 réis por 100 litros excedentes daquella quantidade.

Com relação ás mattas alguma cousa se fez, pois não tendo sido possivel adquirir por compra ou desapropriação aquellas que ainda se tornavam precisas para conservação das aguas e cujas plantas desde 1863 existiam na Secretaria de Estado, tratou-se nesse anno de levantar a planta da floresta da Tijuca que ficou concluida, abrangendo uma superficie de 2.945.000$^{m2}$, afim de replantar a área devastada e impedir que o machado do lenhador continuasse na obra de destruição, tão prejudicial á salubridade publica e á pureza e conservação das nascentes, muitas das quaes se achavam reduzidas á quarta parte do seu primitivo volume.

Tambem, com relação ás caixas de recepção ou de reserva, cuja insufficiencia de dimensões tinha sido indicada na já citada «Memoria», como uma das causas da falta d'agua, foi, naquelle anno, executada a importante obra de construcção de uma caixa d'agua no morro do Barro Vermelho, em frente á Imperial Quinta de São Christovam, para abastecimento desse bairro.

Essa caixa, construida a 47$^{m}$.297 acima do nivel do mar, com compartimentos para clarificação d'agua, mede um volume de 630$^{m3}$, e ficou concluida em 1867.

Naquella mesma época, 1866, ficou tambem concluida no alto da Bôa Vista, a 355$^{m}$,660 acima do nivel do mar, uma caixa de 29$^{m3}$ de capacidade, em communicação com as da meia encosta da serra da Tijuca pela linha dupla de canos de ferro, que começou a ser collocada em 1862 e ficou então terminada, para conduzir áquellas caixas, livres de impurezas, as aguas do Maracanã e Cascatinha.

Além dos numerosos trabalhos de conservação, executados pelo pessoal das Obras Publicas na antiga e arruinada rêde de encanamentos da cidade, cujos diametros, já insufficientes, se achavam reduzidos pela oxidação do ferro e accumulação de terras e arêas no interior dos tubos, proseguiu-se no assentamento de novas canalisações para abastecimento de torneiras publicas e pennas d'agua, tendo-se empregado nesses trabalhos 16.160$^{m}$ de encanamentos e varias torneiras de metal, durante o referido anno de 1866.

Sob a direcção do Inspector das Obras Publicas, engenheiro Oliveira Bulhões, começaram a ser organizados projectos para o aproveitamento das aguas da Cascata Grande, na Tijuca, e rios Macacos e Branco, no Jardim Botanico,

No anno seguinte, 1867, ficaram concluidos esses projectos e tambem o de abastecimento d'agua ao alto do Laboratorio do Campinho e logares adjacentes ; o da construcção de um reservatorio e caixa de clarificação do rio Carioca, afim de aproveitar melhor as aguas desse rio ; o das derivações do rio Trapicheiro, corrego Soberbo e outros, para reforçar o encanamento do reservatorio do Estacio de Sá ; o da canalisação do braço principal do Andarahy Grande para reforçar tambem o reservatorio

do Barro Vermelho, em frente á Quinta; e o da construcção de um grande reservatorio no morro do Livramento, para abastecimento do morro da Conceição e outros vizinhos, bairro da Saude, Gamboa, Arsenal de Marinha e ilha das Cobras.

Nesse anno, foi melhorado o serviço de fiscalisação de pennas d'agua, cujo numero excedia então de 3.500, tendo augmentado consideravelmente a sua renda pelo accrescimo das concessões e revisão da relação dos concessionarios, muitos dos quaes se achavam em atrazo com a Fazenda Nacional e foram intimados a entrar para o Thesouro com a importancia de seus debitos.

Este serviço de pennas d'agua continuou, no emtanto, a ser feito sem applicação do medidor, de que tratava o regulamento de 1866, por pensar-se constituir elle (reputado facil de desarranjar-se com as terras que frequentemente se introduzem nos encanamentos), um onus para o concessionario, não compensando, alem disso, a pequena economia do volume d'agua pois o accrescimo de despesa com o pessoal encarregado de proceder trimensalmente á visita e leitura de todos os apparelhos e com os seus concertos, em casos de obstrucção, seria grande de mais.

Entre as obras mais importantes emprehendidas em 1867, devemos mencionar as de construcção da caixa dupla do Morro do Inglez, com a capacidade para 350.000 litros d'agua, construida na cota de 91m,899 acima do nivel do mar, e as da repreza contigua a essa caixa, posteriormente conhecida por Açude do Morro do Inglez, com capacidade para 4.000.000 de litros.

Em frente á caixa dupla, acima referida, acha-se em pedra marmore a seguinte inscripção:

POR ORDEM DE S. EXA. O SR. MINISTRO
DA AGRICULTURA, COMMERCIO E O. P., ESTE RESERVATORIO
E ENCANAMENTO GERAL DAS LARANJEIRAS
FORAM FEITA E. G. DAS O. P.
COMECADOS EM JUNHO DE 1866 E CONCLUIDOS
EM JULHO DE 1868.

Para abastecimento desse bairro e ruas adjacentes foi assente, por esse tempo, o encanamento de ferro de 0m,15 desviado da caixa dupla já mencionada.

Dentre os mais trabalhos, então executados, notaremos os que se seguem:

Assentamento de encanamento de ferro em siphão para levar agua da Carioca ao alto do morro do Castello, tornando independentes os ramaes do hospital Militar e da Misericordia.

Assentamento de um encanamento directo da caixa do Estacio de Sá para o Arsenal de Marinha; canalisação d'agua para o Arsenal de Guerra, Paço Imperial da cidade, Camara dos Deputados, edificio do Thesouro Nacional e ilha do Bom Jesus, onde se construia então o Asylo de Invalidos da Patria.

Em 1867 elevaram-se a mais de 700 as torneiras de uso publico.

Nesse anno, verificou-se que a extensão total dos encanamentos de distribuição, excluidas as ramificações de pilastras, chafarizes publicos e derivações particulares, excedia a 240 kilometros ou cerca de 40 leguas de 18 ao gráo.

Em fins de 1868, manifestou-se uma secca que, atravessando todo o anno de 1869, só veio terminar no ultimo semestre de 1870, o que occasionou grande diminuição no volume das aguas dos mananciaes canalisados e de outros das circumvizinhanças da cidade, medidos em 1866 para reforço do abastecimento.

De medições feitas em 1869, verificou-se que a distribuição d'agua á população nos dias de maior secca, como occorreu em março, abril, julho e setembro, regulou por 9 milhões de litros em 24 horas ou cerca de 22 $^1/_2$ litros por habitante, suppondo-se de 400 mil almas a população, sendo que nos tempos ordinarios esse fornecimento não se elevava a mais de 16 milhões ou 40 litros diarios por pessôa, quantidade, aliás, já insufficiente para os usos mais indispensaveis.

Em vista da grande e progressiva escassez dos mananciaes aproveitados, por effeito da mais rigorosa e prolongada secca sentida nos ultimos 10 annos, e sendo urgente attender ás geraes e justas reclamações levantadas contra a insufficiencia do abastecimento, que affligia a população, propoz o provecto engenheiro Antonio Augusto Monteiro de Barros, que desde janeiro de 1869 exercia o cargo de Inspector das Obras Publicas, com o fim de minorar tão grande calamidade, o aproveitamento de diversas nascentes na Tijuca, Andarahy e Jardim Botanico, onde se poderiam obter mais 5.600.000 litros diarios d'agua, sem que a despesa com as obras a realisar se elevasse a mais de 520 contos, descontando o preço dos respectivos tubos.

Calculando, pelo decrescimento das nascentes canalisadas, o de outras que não tinham sido até então medidas, mas com as quaes se contou em 1866 para a organisação de um plano geral de abastecimento, forçoso foi concluir que com as aguas encanadas e por encanar, nas proximidades da cidade, nunca se obteria um volume superior a 24 milhões de litros em 24 horas, ou 60 litros por habitante.

Essa média, insufficiente para todos os misteres que reclamam o uso d'agua, era, todavia, assás elevada para supprir abundantemente as necessidades domesticas, emquanto não fosse realizado um plano mais vasto de abastecimento, que satisfizesse, além dessas necessidades, as dos serviços de irrigação das ruas, lavagens dos esgotos, fornecimento d'agua a fontes publicas tão indispensaveis em nosso clima, a differentes industrias estabelecidas etc., como ponderava aquelle illustrado Inspector das Obras Publicas no seu relatorio de 1869.

Ainda nesse anno procedeu a Inspecção das Obras Publicas ao assentamento de um encanamento para ligar directamente á linha dupla de ferro da Tijuca á da cidade, independentemente da caixa do Barro Vermelho, no Estacio de Sá, ficando assim o serviço de distribuição d'agua

isento de ser interrompido por desarranjos dessa caixa, donde partiu, nesse mesmo anno, um encanamento de ferro de 3 pollegadas, que foi ligar-se, no Campo da Acclamação, a outros que seguiam para a cidade.

Assentaram-se novas canalisações de ferro nas ruas do Conde d'Eu, Senado e Matacavallos.

Nas Paineiras continuaram os trabalhos iniciados nos tempos coloniaes para aproveitamento das nascentes.

Ainda no referido anno ficaram concluidas duas caixas com capacidade total de 1.628$^{m3}$, construidas acima da caixa de reunião da serra da Tijuca, a primeira na altitude de 209$^{m}$,522 e a segunda de 207$^{m}$,112, com o fim de guardar aguas, que, por causa das enxurradas, eram até então enviadas á cidade em estado barrento pela linha dupla de tubos de ferro derivada daquella caixa.

Até o citado anno de 1869, funccionavam 3.770 pennas d'agua, incluindo 254 gratuitas, e 644 torneiras de pilastras e chafarizes.

A 24 de março de 1870, incumbiu o governo a uma commissão, composta dos engenheiros Antonio Pereira Rebouças e Paulo Freitas de Sá, de informar sobre o meio de resolver a questão do abastecimento d'agua a esta Capital, á vista do que colligisse dos documentos que, a respeito, existiam no Ministerio e na repartição das Obras Publicas; mas, essa commissão, no seu relatorio, apresentado em 25 de maio do mesmo anno, declarou não serem sufficientes os documentos examinados para poder prestar, sobre o assumpto, as requisitadas informações.

Em 2 de julho seguinte, foram-lhe expedidas novas instrucções para proceder aos estudos topographicos das obras tendentes a melhorar de prompto o abastecimento da cidade, aproveitando os mananciaes que mais facilmente podiam ser derivados e introduzidos nos encanamentos.

Proseguia a commissão nos seus trabalhos, com o auxilio, então, do engenheiro José Manoel da Silva, nomeado a 18 do mesmo mez de julho, quando, recrudescendo assustadoramente a secca que, desde 1868, se fazia sentir, reduzindo a menos de metade o volume normal das aguas canalisadas e extinguindo completamente muitas fontes particulares, recebeu ordem para cuidar somente, sob a direcção do Inspector Geral, Engenheiro Antonio Augusto Monteiro de Barros e com a cooperação do Engenheiro André Rebouças, da acquisição definitiva ou provisoria de mananciaes, e seu immediato aproveitamento, de accordo com as citadas instrucções de 2 de julho.

Para não demorar as medidas reclamadas pela urgencia da situação, determinou o governo o prompto aproveitamento de mananciaes existentes em terrenos particulares, cujos proprietarios, opportunamente seriam indemnisados, como o foram em virtude da Lei 1832, de 19 de Setembro de 1870, que abriu, para tal fim, o credito de 1.000:000$000.

A commissão para dar mais rapido andamento aos trabalhos, dividiu entre si o serviço das obras que deviam ser executadas, cabendo ao Inspector das Obras Publicas a canalisação dos mananciaes da «Cova da

Onça», que foram conduzidos em calhas de madeira para a caixa da Bôa Vista, na Tijuca; ao engenheiro Antonio Rebouças a do rio Macacos, no Jardim Botanico, derivado provisoriamente por tubos de ferro de uma repreza construida a 54 metros sobre o nivel do mar; e ao engenheiro André Rebouças, a do Trapicheiro, além da attribuição de mandar abrir alguns poços em differentes pontos da cidade e seus suburbios.

No decurso do mez de outubro concluiu essa commissão os trabalhos de canalisação dos rios Macacos, Trapicheiro e mananciaes da Cova da Onça, que trouxeram ao abastecimento da cidade, em tempos de secca, o augmento de 5.000m³ d'agua, em 24 horas.

A esta quantidade deve juntar-se a de 840.000 litros fornecidos pelas nascentes dos terrenos de João Antonio Alves de Brito, no Andarahy Grande, adquiridos em maio pela quantia de 70 contos, o que melhorou consideravelmente o abastecimento desse bairro e dos de São Christovam, Cajú, Bemfica e Engenho Novo, até então suppridos pelo antigo rio do Ilhéo, cujo fornecimento diario em tempo de secca não excedia de ..... 325.000 litros.

Essas aguas, que formavam o rio Joanna ou Macacos, tambem antigamente conhecido pelo nome de rio dos Cachorros, foram recolhidas a uma caixa posteriormente construida em terrenos, que ainda em 1887 pertenciam a Guilherme Maxwell Rudge, na altitude de 86m,326 acima do nivel do mar, com 49m³ de capacidade, e que figura no mappa organizado pela inspecção das Obras Publicas, appenso ao relatorio do Ministerio da Viação, do anno de 1895, sob o nome de «caixa do rio da Joanna».

Dessa caixa sahem 4 encanamentos de 0m,11 e 0m,15 de diametro, que abastecem parte do bairro do Andarahy, Villa Izàbel e Aldeia Campista.

Terminados esses trabalhos de emergencia, a commissão primitivamente nomeada, de que fazia parte o Engenheiro Antonio Rebouças, reencetou os seus estudos e, comquanto dissolvida em Novembro de 1870, apresentou em Dezembro desse mesmo anno o seu relatorio, constante de projectos para construcção de reservatorios e canalisação de mananciaes nas serras visinhas do Jardim Botanico e na Tijuca, cujo fornecimento, reunido ás aguas já então aproveitadas, elevaria a 45.100.000 litros o abastecimento diario da cidade; quantidade essa, que podia ser ainda augmentada de 10 milhões de litros, em 24 horas, com a captação das aguas do Tres-Rios, que corriam para a lagôa de Jacarépaguá; dos mananciaes da serra do Matheus, nas vertentes que desaguam para o Engenho Novo; e das correntes das vertentes occidentaes da Tijuca, que escoam para a enseada que o mar alto fórma entre as pontas da Gavea e do Pico dos Dois Irmãos.

Dependendo, porém, a acquisição dessas aguas de difficultosos processos de desapropriação de mananciaes e terrenos nas proximidades da cidade, áfora outros inconvenientes que mereceram, no momento, toda attenção, fez o chefe da Commissão, diversas excursões em uma zona mais

afastada desta Capital, encontrando a 55 kilometros de distancia, na serra do Tinguá, o rio do Ouro, um dos principaes affluentes, senão o principal, do rio São Pedro, cujo curso atravessa a via-ferrea de D. Pedro II entre as estações de Queimados e Belem, o qual poderia fornecer diariamente 23.000.000 de litros d'agua que, addicionados aos 12 milhões já canalisados, permttiriam distribuir 150 litros por dia a cada pessoa, calculada a população da cidade em 400 mil habitantes.

Preenchendo completamente esse rio os fins em vista, tanto pela qualidade como pela quantidade de suas aguas, que podiam satisfazer ainda ás exigencias de um maior consumo, deixou a commissão ao criterio do governo resolver sobre a conveniencia de canalisal-o de preferencia aos diversos mananciaes mais proximos da cidade.

As obras novas executadas sob os auspicios da Commissão Monteiro de Barros, trouxeram grande melhoria para o abastecimento de alguns pontos da cidade, — mas, devido á insufficiencia dos encanamentos de distribuição, a carencia de agua continuava a se fazer sentir em outros locaes.

E, para fazer cessar essas irregularidades, emprehendeu a Inspecção das Obras Publicas, por conta da verba de mil contos da lei n. 1832, de 19 de setembro, já referida, a substituição de diversos encanamentos de chumbo por outros de ferro, o prolongamento destes e o estabelecimento de novas canalisações destinadas a levar agua a localidades ainda privadas desse beneficio.

Por esse motivo, foi prolongado até ao antigo Arsenal de Guerra o encanamento de ferro de 0m,16, que, descendo da Tijuca, pela rua do Conde d'Eu, parava na do Areal.

Desse encanamento derivou-se, na rua do Conde d'Eu, em frente á do Riachuelo, um ramal de ferro, que seguiu, com o diametro de 0m,13, pela rua do Senado até á esquina da praça da Constituição, donde, passando ao diametro de 0m,11, proseguiu pela rua da Carioca, largo do mesmo nome, ruas da Assembléa e Misericordia até á praia de Santa Luzia, ponto em que ligou-se á canalisação abastecida pelo rio Macacos, que partia de Botafogo.

O encanamento de ferro 0 ,27 do rio Macacos, de cujo assentamento, como já dissemos, fora encarregado o Engenheiro Antonio Rebouças, foi prolongado com os diametros de 0m,11, 0m,16 e 0m,22, desde Botafogo, onde anteriormente parava, até á praia de Santa Luzia, abastecendo, em seu longo trajecto, as ruas adjacentes e a praça Duque de Caxias, que contornou.

Os encanamentos da Praia Formosa, Sacco do Alferes, Saúde, etc., foram auxiliados por aguas do Maracanã.

Os que abasteciam os bairros do Engenho Novo, Todos os Santos, São Francisco Xavier, Inhaúma etc., suppridos pela antiga caixa do Andarahy Grande, começaram a receber o reforço das nascentes dos terrenos que pertenceram a João Antonio Alves de Brito; e ao encanamento prin-

cipal, dos que conduziam essas aguas, devia ser mais tarde ligado o que partia da caixa do rio da Covanca, em Cascadura, para melhorar o abastecimento da zona suburbana, entre essa localidade e São Christovam.

Do encanamento do Castello, abastecido por aguas da Carioca, foram desligadas as derivações das ruas Evaristo da Veiga, Visconde de Maranguape e adjacentes, que passaram a ser suppridas pelo rio Macacos.

Em todos os trabalhos effectuados no decurso dos annos de 1870 e 1871, conseguiu-se este desideratum: — melhorar o abastecimento a alguns pontos da cidade mal suppridos d'agua pela deficiencia dos respectivos encanamentos e levar a outros tão indispensavel elemento de vida.

A extensão dos encanamentos novos, que, por esse motivo, foram estabelecidos durante aquelles dois annos, attingiu a 38 kilometros.

Em 1871, assentaram-se na cidade os primeiros registros para a extincção de incendio, os quaes foram collocados nos quatro cantos do edificio do Thesouro Nacional e, em 1872, mais 12 desses registros, que foram installados: 1 no largo da Mãe do Bispo, 3 na rua da Guarda Velha, 2 no largo da Carioca, 3 na rua deste mesmo nome, 2 na praça da Constituição e 1 na rua do Sacramento.

Ainda no anno de 1872, assentou-se, em torno do edificio da Alfandega, um encanamento de ferro de $0^m,11$, com o desenvolvimento de 880 metros, o qual foi posto em communicação, pela rua do Rosario, com o de $0^m,10$ da rua do Hospicio, que se ligava ao que circulava o Thesouro.

Nas ruas adjacentes á da Alfandega, foram tambem collocados 8 registros apropriados ao serviço de extincção de incendio e nos pateos interiores do estabelecimento daquelle nome, mais 8 desses apparelhos.

Em 1871, não obstante haver melhorado o serviço de abastecimento d'agua, por effeito das novas obras executadas, cogitava o governo dar-lhe solução definitiva e satisfatoria, advertido pela experiencia de que em breve desappareceriam as vantagens alcançadas, em consequencia do augmento da população e desenvolvimento das industrias.

Para esse fim e para poder com segurança resolver a respeito da conveniencia de executar esse serviço por administração publica ou empresas particulares, que se propunham a desempenhal-o mediante a concessão da imposição de taxas sobre predios particulares, além do auxilio pecuniario por parte do Thesouro; idéas essas, que, mesmo na Europa, não tinham tido ainda solução satisfactoria, nomeou o governo uma commissão presidida pelo conselheiro de Estado Francisco Salles Torres Homem, e composta dos conselheiros Henrique de Beaurepaire Rohan e José Joaquim da Cunha, do Coronel Christiano Pereira de Azevedo Coutinho e do Dr. Joaquim Alexandre Manso Sayão para interpor parecer sobre os seguintes quesitos:

«1.º Si o melhoramento do serviço para o abastecimento d'agua á população da cidade convinha que fosse executado por administração ou empresa particular;

2.º Admittindo a hypothese de ser preferivel entregal-o a uma em-

presa particular, qual das propostas apresentadas ao exame da commissão reunia melhores condições para ser acceita;

3.º Qual offerecia mais vantagens ao publico, garantias ao governo e possibilidade de execução;

4.º Quaes, finalmente, as alterações que deveria soffrer a proposta que a commissão julgasse preferivel, attentas as condições indicadas na clausula anterior.»

A commissão apresentou parecer contrario á acceitação das propostas, opinando pelo seguinte alvitre:

Contratar o governo com uma companhia a realização de um plano completo para o fim que se tinha em vista, mediante as seguintes condições:

1.ª Garantia de juros de 7% sobre o capital que fosse empregado, precedendo approvação dos projectos geraes e parciaes e respectivos orçamentos;

2.ª Limitação de 12% do lucro resultante da approvação das taxas de consumo, devendo ser applicado o excedente na reducção dessas taxas;

3.ª associar-se o governo á empresa por metade do numero de acções em que fosse dividido o capital, com o que se conseguiria conciliar as vantagens e inconvenientes resultantes dos dois systemas por administração publica ou empresa particular.

Em 1872, proseguindo as Obras Publicas nos trabalhos relativos ao melhoramento da distribuição d'agua e ao assentamento de novas canalisações, concluiram o encanamento de $0^{m},11$, começado no anno anterior, a partir da rua do Mattoso, para abastecer com aguas da Tijuca a Praia Formosa até a Gamboa, e começaram o novo encanamento de ferro do diametro acima para o Engenho Novo, Todos os Santos, São Francisco Xavier, etc.

No Realengo do Campo Grande assentaram-se $2.010^{m},6$ de tubos de chumbo dos diametros de $0^{m},0275$, $0^{m},041$ e $0^{m},055$ para abastecimento de 3 torneiras publicas, sendo as aguas derivadas do rio Piraquara e a mão de obra paga pelos moradores da localidade, que em annos anteriores haviam já canalisado o referido rio.

Para facilitar as derivações de pennas d'agua e abastecimento de torneiras publicas, assentaram-se nesse anno encanamentos de ferro e chumbo de differentes diametros em muitas ruas da cidade e dos suburbios, empregando-se nesses trabalhos 10.214 metros de tubos de ferro e 9.385 ditos de chumbo, excluindo os das substituições.

Ainda nesse anno, foi assentada pelas Obras Publicas uma nova linha de canos de ferro de $0^{m},28$ de diametro, com 8.690 metros de extensão, entre as caixas da meia encosta da serra da Tijuca e as do Barro Vermelho, para auxiliar, na conducção das aguas do Maracanã, a linha dupla que existe entre as referidas caixas, cujo diametro reduzido por oxidação, não permittia o aproveitamento de todas aquellas aguas, de volume superior a $4.000^{m3}$ em 24 horas.

## IV

Administração do tenente-coronel Jeronymo Jardim, Inspector Geral das Obras Publicas. — Explorações e estudos para a acquisição de abundantes mananciaes na serra do Tinguá.

Plano para canalisação das aguas dos rios do Ouro, Santo Antonio e São Pedro. — Parecer dos engenheiros Buarque de Macedo e Antonio de Paula Freitas. — Medidas indicadas para melhorar o fornecimento d'agua á cidade durante a execução das obras.

Rejeição de propostas para execução dessas mesmas obras.

Concessão de 19 mil contos para execução das obras. Contracto Gabrielli.

Tendo sido nomeado, a 26 de abril de 1873, Inspector Geral do Trafego da Estrada de Ferro D. Pedro II o engenheiro Antonio Augusto Monteiro de Barros, em 28 do mesmo mez assumiu a direcção interina das Obras Publicas o tenente-coronel de engenheiros Jeronymo Rodrigues de Moraes Jardim que, por decreto de 31 de maio do mesmo anno, foi confirmado na effectividade do cargo de Inspector Geral dessa repartição, para cujo desempenho estava naturalmente indicado pela competencia com que exercera as funcções de engenheiro do 1.º districto da mencionada repartição, onde adquirira, com a pratica do serviço de abastecimento d'agua, o conhecimento exacto das suas necessidades.

Dando, desde logo, o mais vigoroso impulso ás obras iniciadas em annos anteriores para melhorar o serviço de distribuição d'agua á cidade, pela substituição dos encanamentos de diametro insufficiente por outros de maior capacidade; alargando a zona de abastecimento pelo assentamento de novas canalisações; modificando projectos existentes, para captação d'agua, de modo a aproveitar mais completamente as nascentes já canalisadas; procedendo a explorações e estudos para a obtenção de outras mais abundantes, afastadas da cidade cerca de 50 kilometros, —

conseguiu o referido engenheiro organizar em poucos mezes o vasto plano do novo abastecimento que, resolveu mais ou menos o grande problema até então sem solução, trazendo a esta cidade um volume d'agua que satisfez abundantemente as necessidades do consumo daquelle tempo e o de muitos annos futuros.

A falta d'agua de que, em tempos de secca, ainda soffria uma parte da população, dava-se unicamente na zona mais elevada dos suburbios e em todos os morros da cidade, sendo devida, nos suburbios, ao grande desperdicio da cidade, que não permittia accumular reservas para abastecimento de seus arrabaldes, servidos ainda por encanamentos antigos, de insufficiente diametro, collocados sem plano de especie alguma; e nos morros, ao facto de continuarem a ser suppridos d'agua exclusivamente pelos depauperados mananciaes da Carioca e Tijuca.

O plano Jardim, ainda que modificado em alguns de seus detalhes, pois que se lhe eliminaram os inconvenientes mencionados não só nos ultimos relatorios do illustre engenheiro Belford Roxo, que, por tantos annos, exerceu o cargo de Inspector das Obras Publicas e foi tão prematuramente roubado pela morte ao serviço da patria, como tambem, em relatorios de datas anteriores, do engenheiro do 1.º districto, Vianna Figueiredo, cuja competencia na direcção deste ramo de serviço publico só póde ser velada pela modestia que o caracterisa, — aquelle plano, diziamos, acabou incontestavelmente com as penosas e repetidas crises de falta d'agua durante tão longos annos sentida, inaugurou uma época de abundancia até então nunca observada e concorreu essencialmente para melhorar as condições de asseio e salubridade da cidade e bem estar de seus habitantes.

Pouco tempo depois de haver assumido a direcção das Obras Publicas, solicitou o novo Inspector ao Governo autorisação e meios para proceder aos estudos e trabalhos necessarios para aperfeiçoar o serviço de distribuição d'agua, — o que lhe foi facultado pelo Aviso n. 50, de 11 de setembro de 1872, que o encarregou de organizar e dirigir aquelles estudos e trabalhos, com a coadjuvação do engenheiro ajudante da mesma repartição, Luiz Francisco Monteiro de Barros e mais cinco auxiliares, observando o seguinte plano:

1.º Estudos dos mananciaes já aproveitados para abastecimento d'agua á cidade e dos meios de aproveital-os melhor, tendo em vista as variações dos seus productos, sujeitos a circumstancias atmosphericas.

2.º Estudos de outros mananciaes que deviam concorrer para ampliar a distribuição, na proporção do accrescimo do consumo.

3.º Exame das caixas existentes de distribuição e estudos dos melhoramentos de que careciam.

4.º Escolha de pontos onde deviam ser construidas novas caixas de distribuição e fixação de um typo para essas construcções.

5.º Exame das arterias de alimentação destas caixas e estudos dos

meios de regularizal-as, para evitar perdas da agua recolhida ás caixas de recepção.

6.º Estudo dos meios de aproveitar, na alimentação das caixas de distribuição, os novos mananciaes que tinham de ser canalisados.

7.º Exame da rêde existente de encanamentos e estudo das modificações que devera soffrer, para satisfazer as condições do novo systema de distribuições que fosse adoptado.

8.º Organização do plano geral para abastecimento da cidade, tendo por base a distribuição por domicilio e attendendo-se ao emprego das aguas em outros misteres.

9.º Organização dos projectos e orçamentos de todas as obras que tenham de ser executadas.

Do relatorio apresentado, em 10 de abril de 1874, pela commissão dirigida pelo Inspector das Obras Publicas, consta que duas causas concorreram para a falta d'agua na cidade: 1.ª, insufficiencia do volume dos mananciaes das serras vizinhas para satisfazer todas as necessidades do abastecimento publico; e 2.ª, aproveitamento incompleto desses mananciaes.

Para resolver esta questão eram indicados no citado relatorio os seguintes alvitres:

Acquisição de novos mananciaes e construcção de reservatorios para aproveitamento das grandes massas d'agua, até então perdidas em occasiões de chuva.

Antes, porém, de occupar-se da acquisição de novos mananciaes, tratou a commissão de examinar os estudos feitos em annos anteriores e os projectos apresentados pelos engenheiros Oliveira Bulhões e Antonio Rebouças para captação das poucas nascentes que ainda fertilizavam as nossas montanhas e que pouco, aliás, podiam servir ao abastecimento da cidade, procurando rectificar esses estudos e projectos e tirar tambem todas as vantagens possiveis das nascentes já canalisadas.

Completando os estudos feitos pela commissão Rebouças e indicando os pontos em que deviam ser construidos os reservatorios, traçou a commissão das Obras Publicas uma nova curva de nivel, a partir do valle do rio Macacos pela sua margem esquerda, á cota de cerca 100 metros acima do nivel do mar, para recolher todos os affluentes dessa margem, isto é, os rios Cachoeira e Caixa d'Agua, em um reservatorio commum, que devia ser construido no valle do mesmo rio Macacos, áquella cóta, que coincidia com o ponto em que se reuniam os dois principaes braços desse rio — Gragoatá e Barris.

Medidas, como foram, todas essas aguas, depois de prolongada secca, verificou-se que o seu volume era de 2.900.000 litros em 24 horas.

Projectou-se, pois, um novo reservatorio, abandonando-se o da commissão Rebouças, por não satisfazer as condições indispensaveis para a conservação das aguas.

Com o mesmo fim, foi rectificada nas montanhas da Tijuca a curva de nivel traçada em 1865, a partir da Boa Vista até ir cortar os principaes

affluentes do rio da Gavêa, braço esquerdo do Cascata Grande, tendo em vista canalizal-os e recolhel-os a um reservatorio commum, na praça daquelle nome, onde tambem seriam recolhidas as aguas do Maracanã, as dos affluentes da margem direita do mesmo Cascata Grande e todas as mais que ali eram já aproveitadas, ou tinham de o ser.

Fixou-se o ponto de reunião de todas essas aguas em uma pequena caixa, á cóta de 12 metros acima da Bôa Vista, e organizou-se o projecto do reservatorio commum com capacidade para 16 milhões de litros.

No valle do Maracanã, acima e abaixo da Cascatinha da Bôa Vista, no ponto em que eram recolhidas a uma pequena caixa as aguas desse rio e as da Cachoeira, reforçadas pelas que corriam dos terrenos da Cova da Onça, fizeram-se tambem estudos para construcção de um reservatorio com a precisa capacidade para conter a grande quantidade d'agua até então perdida com tempos de chuva, do que resultaria poder-se supprir com essas aguas, postas em reserva, a deficiencia dos mananciaes nos intervallos das chuvas, augmentar e manter o volume da distribuição e evitar que as aguas toldadas fossem recebidas nos encanamentos.

Outras obras dessa natureza tinham tambem de ser feitas nos pontos de origem das canalisações do rio Maracanã e mananciaes da Cova da Onça e dos rios Macacos e Cabeça, no Jardim Botanico; do rio Carioca em Santa Thereza, e do Andarahy Grande, reunindo-se em um só reservatorio as aguas das nascentes aproveitadas neste ultimo bairro.

Por este meio, e com a canalisação de mais algumas nascentes que ainda restavam ás exhaustas montanhas, que tanto concorrem para a salubridade e belleza da nossa cidade, poder-se-ia, como das outras vezes, melhorar por alguns annos o abastecimento; mas, convindo abandonar medidas provisorias e incompletas, cujos resultados ephemeros não compensavam os grandes dispendios de dinheiro feitos até então, pensou a commissão em procurar em pontos mais afastados da cidade mananciaes que garantissem o abastecimento até um futuro tão remoto, quanto possivel.

Era muito acertada essa resolução, porque ainda que por meio de dispendiosas obras se pudesse conseguir dos mananciaes proximos da cidade o fornecimento diario de 40 milhões de litros, calculada a população em 300 mil almas, a média que tocaria a cada habitante seria apenas de 133 litros diarios, quantidade que, de dia em dia, se reduziria pelo augmento da população, e, mesmo, attendendo á natureza do nosso clima, devia ser elevada a 200 litros.

Abandonada, pois, a idéa de aproveitar aguas nas immediações da cidade, estendeu a commissão as suas explorações ás serras mais distantes, até um raio maximo de 60 kilometros.

Primeiro foram medidas, nas contra vertentes para o lado de Jacarepaguá, os mananciaes Tres-Rios, Quitite, Papagaio, Carioca e rio das Pedras, cujo volume reunido era de sete milhões de litros.

Na serra de Jacarépaguá, que fórma com a precedente o valle do mesmo nome, foram medidas as aguas do Rio Grande, formado pela

affluencia dos rios Pau da Fome e Pequeno, Bôa Vista, Camorim, Morto, Varzea, etc., que deram todos 24 milhões de litros.

Das convertentes dessa mesma serra correm os rios da Prata, Cabuçú, Caboclas e Cachoeira com oito milhões de litros.

Mediram-se tambem as aguas dos rios Gericinó e Guandú, nas vertentes da serra do Madureira, que deram quatro milhões de litros.

Todos estes mananciaes não produziram mais de 43 milhões de litros, quantidade insufficiente para regular o abastecimento de uma cidade populosa como a do Rio de Janeiro e que tão rapidamente continuava a se desenvolver.

Proseguindo depois a commissão nas suas explorações, foi encontrar na serra do Tinguá, como a commissão Rebouças em 1870, abundantes rios, cujas aguas de superior qualidade, cuidadosamente medidas, podiam fornecer as seguinte quantidades em 24 horas:

| | |
|---|---|
| Diversas cachoeiras do rio Iguassú | 11.000.000 |
| Rio do Ouro | 19.000.000 |
| Santo Antonio e dois affluentes | 13.000.000 |
| Rio São Pedro | 70.000.000 |
| | 113.000.000 |

Encontrada a base para o futuro abastecimento, organizou a commissão o seguinte plano, que foi apresentado ao governo pelo Inspector das Obras Publicas, em 16 de julho de 1874:

1.º Reunir no valle do rio do Ouro as aguas deste rio e as do Santo Antonio e seus affluentes, abandonando-se por emquanto as cachoeiras do Iguassú.

2.º Por encanamento de pressão conduzir as aguas dos dois rios ($33^{m3}$,000) a um reservatorio que devia ser construido nas proximidades da Estrada de Ferro D. Pedro II.

3.º Por modo identico trazer, desde logo, do rio São Pedro ao reservatorio $30^{m3}$,000, que reunidos áquelle volume e ao que já se distribuia, permittiria elevar o fornecimento total a mais de $80^{m3}$,000, quando terminadas todas as obras.

4.º Por duas ordens de encanamentos de ferro de diametro, convenientemente determinado, communicar o reservatorio commum pelo leito da estrada de ferro ou ao lado desta, com um grande reservatorio de distribuição construido na cidade, com capacidade sufficiente para conter uma reserva de dois ou tres dias ao menos.

5.º Ligar este ultimo reservatorio ás caixas e encanamentos já existentes, melhorando a rêde destes tanto quanto fosse necessario.

As despezas com as obras a executar, calculadas com a duração de 5 a 6 annos, foram estimadas pela commissão em 16 mil contos.

Como meio de remediar a falta d'agua, a que ficaria exposta a cidade, durante a construcção das obras projectadas, propoz o Inspector Geral as seguintes medidas:

1.ª Augmentar o fornecimento ás caixas de recepção da Tijuca com

as aguas existentes nos terrenos do Moke calculadas em cerca de tres milhões de litros;

2.ª Reunir no valle do Trapicheiro, por um encanamento provisorio, as aguas desse rio, ás do corrego Soberbo e outros pequenos mananciaes das montanhas adjacentes á estrada da Tijuca, dando todos reunidos mais de 1.500.000 litros; e, por meio do antigo encanamento do Trapicheiro, ainda em estado de funccionar, trazer essas aguas á caixa geral de distribuição da cidade ou ligar o dito encanamento aos do Engenho Velho, Rio Comprido, etc;

3.ª Trazer ao açude do rio Macacos (Jardim Botanico) o rio Caixa d'Agua (500.000 litros) e construir desde logo o reservatorio projectado para melhor aproveitar as aguas do mesmo rio Macacos e seus affluentes;

4.ª E, se fosse necessario, canalisar o Tres-Rios, que desce da serra da Tijuca para o lado de Jacarépaguá, trazendo suas aguas a um pequeno reservatorio, que devia ser construido perto do logar para onde convergem as estradas da Taquara e Jacarépaguá, reservatorio que igualmente receberia as aguas do rio Tindiba ou Covanca, já canalisadas; e por uma linha de encanamento de capacidade sufficiente, pôr esse reservatorio em communicação com a caixa de São Christovam, e esta com a do Barro Vermelho, em frente á Correcção.

Estes dois mananciaes reunidos, isto é, o Tres-Rios e o Tindiba, forneceriam 4.500.000 litros em 24 horas; e, com taes providencias, poder-se-ia augmentar o fornecimento diario em mais 9 ou 10 milhões de litros.

Para execução do serviço de um abastecimento diario de 60.000.000 de litros d'agua foram apresentadas ao governo diversas propostas: do Barão de Mauá, de John Moore & Companhia e do engenheiro Gotto, acompanhadas de desenhos mais ou menos minuciosos e recorrendo todas ellas a mananciaes distantes, principalmente ao rio do Ouro.

No intuito de tomar as necessarias providencias, urgentemente reclamadas por tão importante serviço, e resolver sobre o modo mais conveniente de desempenhal-o, encarregou o governo os engenheiros Manoel Buarque de Macedo e Antonio de Paula Freitas de procederem a um exame comparativo dos trabalhos organizados pela Inspecção das Obras Publicas e das referidas propostas.

Essa commissão, em longo e esclarecido relatorio, datado de 24 de julho de 1874, opinou pela rejeição dessas propostas e approvação do plano organizado pela Inspecção das Obras Publicas, e lembrou, dentre outras medidas, a de applicação de medidores para regular o consumo de jardins, hortas, casas de banho, cocheiras, fabricas, etc.

No periodo decorrido de 1873 a 1874 foram numerosos os trabalhos executados, para melhorar o abastecimento de agua á cidade, alguns dos quaes, citaremos a seguir:

Em 1873, para aproveitamento das aguas do rio Tindiba ou Covanca, em Jacarépaguá, e reforço do encanamento que abastecia, com aguas do Andarahy, o Engenho Novo, desde Todos os Santos ate São

Francisco Xavier, assentou-se uma linha de tubos de ferro de $0^m,11$ de diametro e $12.065^m$ de extensão, a partir da caixa de origem daquelle rio, situada no logar denominado «Covanca», até o cruzamento da Estrada de Santa Cruz com á travessa de todos os Santos.

Sendo insufficientes as duas linhas de encanamento de ferro de $0^m,22$ de diametro, cujo assentamento começado em 1862 ficou concluido em 1866, para conduzir á caixa da meia encosta da serra da Tijuca, livre de impurezas, toda a agua que affluia á caixa do alto da Bôa Vista, foram tambem, por esse tempo, estabelecidas, entre as mencionadas caixas, para aproveitamento das aguas que se perdiam, duas outras linhas de tubos de ferro de $0^m,23$, tendo cada uma dellas 1.118 metros de desenvolvimento.

Por essa mesma occasião, foi substituido por duas linhas de tubos de ferro tambem de $0^m,28$ de diametro, com a extensão cada uma dellas de 2.290 metros, o encanamento de calhas de madeira assentado pela commissão Monteiro de Barros, e que conduzia, desde a Bôa Vista até junto das casas Lemgruber, na Tijuca, as aguas dos terrenos comprados a Antonio Joaquim de Almeida, na Cova da Onça.

Para melhorar o abastecimento á rua do Riachuelo e adjacentes, estabelecendo ao mesmo tempo communicação das aguas do Maracanã com as de Macacos, assentou-se um encanamento de ferro de $0^m,175$ de diametro entre a rua do Conde d'Eu e o largo da Lapa.

Entre esse largo e a rua de São Clemente, com o fim de aproveitar mais convenientemente as aguas do rio Macacos e melhorar a sua distribuição, foi assentado um encanamento de ferro dos diametros de $0^m,18$ e $0^m,23$, com a extensão de 4.508 metros.

Mais tarde esse encanamento, destinado a levar a um reservatorio projectado no morro da Viuva as sóbras do Maracanã, quando terminadas as obras do novo abastecimento, foi prolongado, por um lado, pelo litoral até á rua Primeiro de Março e dahi á Prainha; e, por outro, desde a praia de Botafogo, canto da rua de São Clemente, pela rua dos Voluntarios da Patria, até ao novo reservatorio do rio Macacos, então em construcção.

Em cumprimento do Aviso do Ministerio da Agricultura de 18 de agosto de 1871, procedeu a Inspecção das Obras Publicas, em 1873, ao assentamento de um encanamento de ferro de differentes diametros, com o percurso de 3.342 metros, para abastecimento de algumas torneiras publicas no bairro de Copacabana, cujos ramaes de derivação, feitos de tubos de chumbo e de folha de ferro betuminoso, tinham a extensão de 1.700 metros.

Nesse mesmo anno assentou tambem a referida repartição, entre as caixas do Barro Vermelho, no Estacio de Sá, e a praça da Acclamação, pela rua do Sabão do Mangue, actualmente Visconde de Itaúna, um encanamento de ferro de $0^m,28$ de diametro e 3.900 metros de extensão, que contornou aquella praça e para o qual foram transferidas as derivações que abasteciam a cidade e atravessavam a referida praça, cujo centro ficou assim desimpedido para os trabalhos de arborisação e ajardinamento que nesse anno começaram.

No decorrer dos exercicios de 1873 e 1874, empregaram-se nos trabalhos de substituição e prolongamento de diversas canalisações e assentamento de novas linhas, 55.592 metros de canos de ferro e chumbo, tubos betuminosos, manilhas de barro e telhões da mesma especie.

Em dezembro de 1874 funccionavam 805 torneiras publicas e 6.320 pennas d'agua, sendo 505 concedidas a diversos estabelecimentos.

De conformidade com o que havia sido proposto pela commissão presidida pelo Inspector das Obras Publicas, no relatorio apresentado ao governo em 16 de julho de 1874, começou, em 1875, a ser construido, na área demarcada pela mesma commissão, no Jardim Botanico, por contracto feito com Justino de Almeida Guerra, o grande reservatorio de Macacos, com capacidade para 40.000$^{m3}$, destinado a receber as aguas do rio desse nome e seus affluentes.

Essa obra ficou concluida em 1877, abastecendo desde então os bairros do Jardim Botanico, Botafogo e circumvizinhanças, tendo tambem supprido d'agua, durante algum tempo, o Cattete e a Lapa, até á praia de Santa Luzia.

Em 1875, com o fim de reforçar o supprimento d'agua pelo aproveitamento de nascentes proximas da cidade, deu-se começo á canalisação dos affluentes do rio da Gavea, na Tijuca, obra essa que ficou concluida em 1876 e da qual resultou o augmento de 3 milhões de litros para o abastecimento diario da cidade.

Ainda naquelle anno a Inspecção das Obras Publicas fazendo novas e mais completas explorações na serra do Tinguá, para simplificar o systema de derivação das aguas ali existentes e verificar se a melhor direcção para os encanamentos seria pela Estrada de Ferro D. Pedro II, ou se pela da Policia, organizou o projecto geral do abastecimento d'agua á Capital, que foi approvado pelo decreto n. 6.092, de 12 de janeiro de 1876, tendo o governo obtido para a realização de tão grandiosa obra a quantia de 18 mil contos, concedida pela lei n. 2639, de 22 de setembro do referido anno de 1875.

Em 1876, reconhecendo aquella commissão, a impraticabilidade por nimiamente dispendiosa, de reunir em uma só caixa, á margem esquerda do rio do Ouro, com 127 metros acima do nivel do mar, os tres rios que descem da serra do Tinguá, donde seriam conduzidos para a cidade por uma linha principal de tubos de ferro ao longo da estrada da Policia ou da via ferrea D. Pedro II, modificou o primitivo projecto, resolvendo canalisar separadamente o rio São Pedro e preferindo para a assentamento dos encanamentos e construcção de tramways destinados ao transporte de materiaes para as obras, a estrada da Policia; e, para a construcção do grande reservatorio de distribuição das aguas, o morro que existe entre a rua da Alegria e o bairro de São Christovam, que, além das vantagens de economia no que concerne ás obras, mais facilidade offerecia para esgotamento das aguas.

Rejeitadas então, por causa da elevação das unidades de preço, as

diversas propostas, ainda nesse anno apresentadas ao governo para execução das obras novas, relativas ao abastecimento da cidade, foram estas finalmente contratadas em 29 de fevereiro do referido anno de 1876, com o subdito inglez A. Gabrielli, cuja competencia estava comprovada pelos importantes trabalhos de canalisação de agua na cidade de Vienna d'Austria.

O empreiteiro teria, com o contracto em questão, além das obrigações concernentes á execução propriamente das obras, tambem as que se entendiam com o fornecimento do indispensavel material; pois, comquanto pudesse o governo obter preços mais vantajosos para os tubos de ferro e outros accessorios, adquirindo-os directemente dos fabricantes, julgou conveniente contratar não só as obras como o fornecimento do material metallico visto que assim tornaria o empreiteiro mais responsavel pela segurança do seu trabalho, até seis mezes depois da conclusão e entrega respectiva.

Desse modo, sendo o proprio empreiteiro mais interessado pela bôa execução das obras, não empregaria senão materiaes de bôa qualidade e tubos de ferro em perfeito estado, previamente experimentados, ficando evitados os defeitos que, apezar da mais rigorosa vigilancia e fiscalização, muitas vezes só se manifestam depois da collocação dos tubos ou mesmo depois de postos em carga.

A pratica havia demonstrado que no fornecimento desse material para as Obras Publicas as perdas, por motivo de quebras, falhas e outras imperfeições, excediam sempre a 10%, o que levou o governo, para prevenir os graves accidentes a que mais tarde pudesse ficar sujeita a população desta cidade, servida por uma canalisação de 53 kilometros de extensão, a exigir do empreiteiro que os tubos, já devidamente inspeccionados nas fabricas, como todo material de ferro, fossem de novo submettidos nesta Capital a rigorosas experiencias.

O fornecimento dos tubos foi contratado a £ 12 a tonelada, preço vantajoso e muito inferior ao de outras propostas então apresentadas.

Para proceder na Europa ao exame e fiscalisação do material metallico que tinha de ser fornecido pelo empreiteiro, foi nomeado, por aviso n. 16, de 25 de abril do anno acima, o engenheiro Herculano Velloso Ferreira Penna.

## V

Obras de captação das aguas da serra do Tinguá. — Construcção de diversos reservatorios. — Tramway do Rio do Ouro. — Assentamento dos encanamentos conductores. — Estabelecimento das linhas de distribuição na cidade. — Accidente na caixa inferior do reservatorio D. Pedro II e sua reparação. — Pareceres sobre o emprego do chumbo na canalisação d'agua etc.

As obras do abastecimento, que deviam ter começado seis mezes depois da assignatura do contracto Gabrielli (29 de fevereiro de 1876), só tiveram principio em 12 de dezembro desse mesmo anno, quando se lançou no morro do Pedregulho a pedra fundamental do reservatorio D. Pedro II, em presença da Princeza Imperial, então Regente do Imperio.

Para a demora acima notada, concorreram com os variados estudos, a que foi preciso proceder para a rectificação do plano da canalisação dos rios do Ouro e Santo Antonio, as organizações dos projectos parciaes das obras e seus numerosos detalhes, questões relativas á desapropriação de terrenos, que tinham de difficultar ainda durante muito tempo o desenvolvimento das obras, como se verá no decorrer da nossa exposição.

Proseguindo, em 1877, os estudos para a canalisação do rio São Pedro, até então parados por causa dos trabalhos mais urgentes, relativos á derivação dos rios do Ouro e Santo Antonio, reconheceu-se, pelas difficuldades que offerecia o terreno, a impossibilidade de conduzir aquellas aguas em aqueducto ou canal descoberto até o siphão de tubos de ferro que devia partir do extremo contra-forte, que separa os valles do referido rio do de Santo Antonio, tendo sido, em consequencia disso, ordenados novos estudos, com o intuito de substituir o encanamento livre por outro forçado.

Cuidando-se então da canalisação dos rios do Ouro e Santo Antonio, foram as aguas do primeiro tomadas em uma repreza constituida na cóta 131$^{m}$,50 acima do nivel do mar e conduzidas para uma caixa octogonal, nesse anno tambem começada, em que se deviam reunir as do Santo

Antonio por um aqueducto de alvenaria de 287 metros de extensão, interrompido por tres pequenas caixas de arêa, por uma outra que tambem recebe as aguas do Santo Antonio e por tres planos inclinados de 250 metros de extensão.

Na distancia de 82 metros, a partir da repreza do rio do Ouro, é que existe a caixa de reunião dos dois rios de que estamos tratando, com capacidade de 135$^{m}$,000 d'agua, onde chegaram as do Santo Antonio, tomadas em uma repreza que fica na altura de 132$^{m}$,50 acima do nivel do mar, por aqueducto de 998$^{m}$,95 de desenvolvimento, sendo 240$^{m}$,40 em córte, 413$^{m}$,90 sobre muro de alvenaria de pedra e 344$^{m}$,65 em tunel aberto em rocha e revestido de tijolo, interrompido por uma caixa de areia e duas pontes-aqueductos, uma de 90 metros de arcos plenos de tijolo, de 31$^{m}$,60 de extensão e cinco vãos de 4$^{m}$,24 cada um.

A esse aqueducto vieram mais tarde reunirse as aguas da cachoeira do Nery, por uma calha de 150 metros de extensão.

E' da caixa em que se reunem todas essas aguas, contruida á margem esquerda do rio do Ouro, na altitude de 122$^{m}$,700, que partem os dois encanamentos de 0$^{m}$,80, posteriormente assentados, em direcção ao reservatorio D. Pedro II, no Pedregulho.

Todas essas obras, começadas em 1877, ficaram concluidas em 1879, com excepção da repreza do rio Santo Antonio que só poude ficar terminada em 1880, por ter sido a sua construcção embargada pelo proprietario de uma fazenda proxima.

No anno de 1877, em que começaram, como acima dissemos, as obras de captação das aguas dos rios do Ouro e Santo Antonio, principiaram tambem as excavações para as de construcção dos reservatorios do Pedregulho e morro de São Bento, tendo se iniciado as deste ultimo em novembro do anno acima para se as concluir em 1880.

O reservatorio de São Bento, dividido em dois compartimentos com capacidade para 6.000$^{m3}$ d'agua, acha-se a 22$^{m}$,800 acima do nivel do mar, e foi construido para recolher durante a noite as aguas excedentes do reservatorio do Pedregulho e distribuil-as nas horas de maximo consumo diurno.

Tambem em 1877, começou, entre a Quinta do Cajú e a repreza do rio do Ouro, a construcção do tramway destinado ao transporte de materiaes para as novas obras da serra do Tinguá, trabalho esse que foi iniciado no kilometro 5.

Concluido em novembro desse mesmo anno o assentamento da mencionada linha, que mede 53$^{k}$,858$^{m}$ de extensão, foi o tramway entregue immediatamente ao trafego de materiaes, em cujo serviço foram empregadas quatro locomotivas, um carro para passageiros e 41 para cargas.

No anno seguinte, por convenio celebrado com o empreiteiro das obras, foi-lhe entregue a linha telegraphica que acompanha a do tramway.

Por aviso do Ministerio da Agricultura, de 25 de outubro de 1880, foram approvadas as medidas propostas para o estabelecimento de um serviço mixto no tramway do Rio do Ouro.

Ainda em 1877 procedeu o empreiteiro Gabrielli, no Cajú, á construcção das officinas e edificios necessarios para a collocação de machinas e apparelhos de experiencia de tubos, que em grande quantidade começavam já a chegar da Europa, tendo as experiencias principiado a ser feitas no anno seguinte, por occasião do assentamento dos primeiros tubos.

Em 1877, devido a um lamentavel descarrillamento na linha do tramway, de que resultou a morte immediata de um engenheiro da empresa e do representante desta, que falleceu poucos dias depois, afrouxou de algum modo o desenvolvimento das obras; mas, não obstante esses e outros transtornos, proseguiram os trabalhos encetados, e foram iniciados outros, tendo-se procedido á locação do traçado da canalisação entre o rio do Ouro e o reservatorio do Pedregulho, na extensão de 47,794,64, e ao assentamento dos primeiros tubos dos encanamentos geraes, na extensão de 8 kilometros, dos quaes ficaram dois sujeitos á prova d'agua.

Este trabalho começou a 21 de dezembro de 1877, por excavações em valla e ficou concluido em 8 de maio de 1880, empregando-se nas duas linhas de encanamentos, que, da caixa de reunião da serra do Tinguá, conduzem ao reservatorio D. Pedro II, no Pedregulho, as aguas dos rios do Ouro e Santo Antonio, 26.788 tubos de ferro de 0m,80 de diametro, que foram préviamente experimentados e sujeitos á prova d'agua, permanecendo em carga, que se augmentava progressivamente de pressão á medida que ficavam concluidos os trechos de encanamentos entre os registros de parada.

No fim do anno de 1878, achavam-se em carga 73.960m desses encanamentos, com cerca de 20.500 linhas, das quaes apenas 47 appareceram fendidas, o que dá a proporção de 2,2 tubos fendidos por mil submettidos a carga effectiva e permanente.

Esses encanamentos, que percorrem a extensão de 95.834m, e cujos tubos têm a espessura de 25 e 30 millimetros, partindo de uma altura de 122m,700, na serra do Tinguá, e descendo ao nivel do mar para subir de novo 55 metros até o reservatorio do Pedregulho, constituem os maiores svphões até hoje executados.

As duas linhas mencionadas possuiam 104 ventosas, 50 registros de parada, 50 ditos de descarga e oito ditos de inter-communicação.

Em 1878, começaram tambem as excavações para a construcção dos reservatorios dos morros da Viuva e de Santa Thereza, tendo sido este ultimo construido no logar denominado «França», no referido morro, e ligado ao aqueducto da Carioca, cuja agua o abastece por um encanamento de ferro de 0m,40 de diametro, que parte dos «Segundos dois Irmãos» á distancia de 800 metros, mais ou menos.

Este reservatorio, dividido em dois compartimentos de 15.000m³ de capacidade, construido na cóta de 161m,500 acima do nivel do mar, começou a ser supprido em março e abril de 1880, mas, notando-se que a agua, ao attingir a altura de cinco metros, escapava-se em grande quantidade pelo compartimento transversal, reproduzindo-se a mesma cousa no outro

compartimento, tratou-se de esvasial-o, verificando-se então que o concreto do fundo apresentava fendas muito intensas, as quaes, não obstante terem sido immediatamente reparadas pelo empreiteiro, reappareceram, quando pela segunda vez se introduziu agua no referido reservatorio.

Concluidas as obras de reparação em dezembro de 1882, foi o reservatorio entregue, em 30 de janeiro de 1883, á Inspecção das Obras Publicas, começando desde então a abastecer pelos dois encanamentos de distribuição de 0m,25 de diametro, que delle partem, aos morros de Santa Thereza, Paula Mattos, Nova Cintra, etc.

O reservatorio de Santa Thereza foi construido para aproveitamento do grande volume d'agua, que em occasião de chuva afflue ao rio Carioca e que se perdia por não haver onde recolhel-a.

Com o aproveitamento dessas aguas conseguiu-se regular o abastecimento diario, reforçando-o com o supprimento das reservas ou restringindo-o algumas vezes para augmentar, pela elevação do nivel d'agua no reservatorio, a pressão dos encanamentos de distribuição.

Esta obra veio trazer um melhoramento ha muito reconhecido e reclamado pelo abastecimento da elevada e populosa zona dos morros já mençionados, que, não podendo ser supprida por quaesquer outros mananciaes, estava na dependencia do pequeno rio da Carioca.

Tambem começadas, em 1878, com muita lentidão caminharam sempre as obras de construcção do reservatorio do morro da Viuva, não só por causa da natureza do terreno, que é de rocha, como tambem pelas questões surgidas entre o empreiteiro e sub-empreiteiro, pelo embargo opposto pelo proprietario do terreno contiguo ao reservatorio, sobre o qual pretendeu o empreiteiro estabelecer novo plano inclinado para transporte de materiaes, e ainda por terem apparecido, em principios de 1881, na muralha sul, perto de um dos cantos do reservatorio, duas fendas que atravessaram toda a espessura da muralha, a qual cedia antes de receber a pressão da agua, demonstrando assim ser preciso demolir o canto ou reforçal-o por meio de um contra-forte, obra que foi substituida por uma sapata, tendo ficado por esse modo completamente reparada a muralha.

Este reservatorio foi posto em communicação, em 1881, por duas linhas de tubos de ferro de 0m,25, com o de Macacos, e com o da Tijuca, em 1882, pela linha de 0m,25 que passa pela cidade.

Simultaneamente com todos estes trabalhos, executados sob a immediata direcção e fiscalisação da Inspectoria das Obras Publicas, outros foram por esta mesma repartição emprehendidos em 1877, para augmentar o volume d'agua que abastecia a cidade nesse anno, sensivelmente reduzido por causa da intensidade do calor, o que foi, porém, em parte attenuado pelo concurso do rio Macacos, cujo reservatorio, já concluido, permittiu enviar pelos seus encanamentos, que percorriam os bairros do Jardim Botanico, Botafogo, Cattete e litoral da cidade até á Prainha, o reforço de quasi dous milhões de agua diariamente.

Para esse resultado concorreu tambem o rio Cabeça, cujo arruinado

encanamento, que entroncava com o antigo do rio Macacos, foi substituido, em toda a sua extensão, por outros de maior diametro.

Nesse mesmo anno, começaram as obras de canalisação do Tres-Rios, em Jacarépaguá, contratadas com o commendador Francisco Pinto da Fonseca Telles, que poz á disposição das Obras Publicas o terreno necessario para a construcção do reservatorio onde as aguas desse rio deviam juntar-se ás do Covanca.

Recolhidas em uma caixa de 93m³ de capacidade, na altitude de 114m,419 acima do nivel do mar, foram as aguas desse rio conduzidas, como as do rio Covanca, que partem de uma caixa de 21m, situadas na cóta de 112m,919, por encanamento de ferro de 0m,25 de diametro, até á caixa denominada da «Reunião», que mede 166m³, de capacidade e acha-se collocada no morro do Tanque, a 77m,825 de altura do mar.

Concluidos em dezembro de 1878 os encanamentos de derivação acima mencionados, foram as aguas do Tres Rios distribuidas ao bairro de São Christovam e ás diversas povoações existentes entre esse bairro e Cascadura, cujo abastecimento melhorou consideravelmente, embora não tivesse sido possivel, senão em maio de 1879, reunir na caixa commum, no morro do Tanque, essas aguas ás do Covanca, por ter um dos proprietarios de terrenos atravessados pelo encanamento desse rio embargado a obra.

Ainda em 1877, foi transferido para o encanamento que abastece os morros do Pinto e da Conceição, supprido por aguas da Tijuca, e que passa pela rua de São Pedro, o ramal do Thesouro e de outros estabelecimentos publicos, até então desviado, no largo da Mãe do Bispo, do encanamento do Castello, abastecido por aguas da Carioca.

Achando-se ligados ao ramal do Thesouro diversos registros de incendio, resultou desse trabalho, além de muitas outras vantagens, a de se conservarem esses registros constantemente em estado de prestar serviços, o que não acontecia anteriormente, quando abastecidos pelo Carioca, que não dispunha de fornecimento permanente.

Nesse anno o abastecimento d'agua estendeu-se a mais algumas ruas dos bairros de São Christovam, Engenho Novo, Todos os Santos, Rio Comprido, Andarahy Pequeno, Cattete, Botafogo, morro de Santa Thereza, etc.

Até o fim do anno de 1877 haviam sido concedidas 7.467 pennas d'agua, das quaes entraram em gozo 6.646.

Tendo em tempos apparecido duvidas a respeito da conveniencia do emprego do chumbo nos reservatorios e diversas canalisações d'agua, assumpto esse cujo estudo fóra recommendado ao Inspector das Obras Publicas por occasião da sua viagem á Europa, nomeou o governo uma numerosa e illustrada commissão, presidida pelo Visconde do Rio Branco, para elucidar a questão, de modo a fazer desapparecer qualquer receio ou escrupulo por parte da população a respeito do uso daquelle metal, habilitando tambem o mesmo governo a resolver definitivamente esse assumpto.

Em 1878, após minuciosos exames a que proceden, e de cujos resultados deu conta nos relatorios das sub-commissões, opinou a referida commissão pelo modo seguinte:

«1.º Não ha necessidade da substituição da tubagem e reservatorios de chumbo que actualmente existem no Rio de Janeiro.»

«2.º Póde, sem inconveniente para a saude publica, continuar o emprego dos tubos de chumbo nos trabalhos de abastecimento d'agua á capital do Imperio.»

Acerca do mesmo ponto recebeu o governo uma interessante communicação que póde ser assim resumida:

«O engenheiro das aguas de New-York opina que os tubos de chumbo são preferiveis por muitas razões a quaesquer outros conhecidos, nenhum perigo havendo no seu uso uma vez que sejam feitos de bom metal.

«O illustre chimico C. F. Chandler, presidente da Junta de Hygiene de New-York, julga não haver perigo no uso de tubos daquella qualidade, tendo a precaução de não utilisar immediatamente para bebida a agua que delles sahir, e havendo estado parada em contacto com o chumbo.

«Empregam-se nos Estados Unidos tubos de chumbo com estanho, e de ferro e vidro, tendo aquelles a primazia e sendo usados estes ultimos, em mui pequena escala».

No estudo da questão adoptou o governo as conclusões do parecer acima transcripto.

Em 1878, como nos annos anteriores, houve falta d'agua na cidade, proveniente do progressivo decrescimento das antigas nascentes aproveitadas para o abastecimento, cujo volume soffreu a reducção de 11 milhões de litros diariamente, como foi officialmente verificado.

Mas, apezar disso, o serviço de distribuição, reforçado com cerca de 8 milhões de litros d'agua fornecidos diariamente pelo reservatorio de Macacos, rio da Gavêa e Tres Rios, recentemente canalisados, foi feito com equidade e regularidade, o que permittiu alargar ainda mais a zona de abastecimento que se prolongou então até ás officinas da Estrada de Ferro de D. Pedro II, no Engenho de Dentro, e a varias ruas do Engenho Novo, Andarahy Grande e Laranjeiras.

Nesse mesmo anno começou a ser convenientemente reparada a antiga cisterna do morro do Castello afim de ser utilisada como reservatorio d'agua, em substituição do que se projectara ali construir para abastecimento do referido morro. Esses reparos, que foram autorizados pelo aviso do Ministerio da Agricultura de 16 de maio desse anno, importaram em 15:344$173, sendo a cisterna entregue á Inspecção das Obras Publicas, que a empregou desde logo no serviço de distribuição d'agua áquelle morro, em 21 de abril de 1879.

Ainda em 1878 foi substituido por tubos de ferro de $0^m,15$ de diametro, abastecido abundantemente por aguas do Macacos, o antigo e arruinado encanamento de $0^m,11$, das Laranjeiras, até então mal supprido pelos escassos mananciaes do Morro do Inglez.

Em 31 de dezembro de 1878 era de 8.334 o numero de pennas em gozo d'agua.

Em 1879, proseguiram com regularidade as obras do novo abastecimento, não obstante as difficuldades no transporte de tubos para o trecho de encanamento que se afasta da linha de tramway entre a estaca 8 do kilometro 40 e a estaca 24 do kilometro 44.

Desse afastamento, porém, resultou a reducção de 1.200 metros de extensão de encanamento, ou quasi 2,5 kilometros, considerando a linha dupla, o que, alem das vantagens inherentes ás condições technicas dos encanamentos, trouxe tambem consideravel economia, não inferior a 160 contos.

No segundo semestre desse anno, começaram as excavações para o reservatorio que, em substituição do que se projectara construir no morro de Santos Rodrigues, tinha de ser feito na subida da serra da Tijuca, em cóta inferior á que fôra adaptada nas caixas de origem dos encanamentos de Maracanã.

Esse reservatorio, abastecido pelas sóbras das caixas acima mencionadas, e construido na cóta de 120$^{m}$,195, compõe-se, como os seus congeneres, de dois compartimentos com a capacidade total de 17,000$^{m3}$.

Concluido em 1883, começou desde logo a abastecer os pontos altos da cidade pelos tres encanamentos de ferro que delle se derivam, sendo um de 0$^{m}$,40 de diametro, que segue pelas ruas Conde de Bomfim e Haddock Lobo, onde muda para o diametro de 0$^{m}$,30, em frente á rua do Rio Comprido, hoje Malvino Reis, continuando depois em direcção as ruas Estacio de Sá, Conde d'Eu, Riachuelo e Visconde de Maranguape até ao Passeio Publico, ligando-se nesse ponto ao encanamento de 0$^{m}$,25 que vem da rua Primeiro de Março e segue pelo Cattete até ao reservatorio do morro da Viuva.

Em junho do mesmo anno, começou o assentamento das duas linhas de tubos de 0$^{m}$,80, que partem do compartimento inferior do reservatorio do Pedregulho.

Para reforçar o abastecimento da cidade, consideravelmente reduzido, no 2.° semestre do referido anno de 1879 por uma secca excepcional, cujos rigores não puderam ser attenuados pelas providencias que em crises como essas foram postas em pratica em annos anteriores, — o que levou a Inspecção das Obras Publicas ao recurso extremo de sujeitar a cidade a um regimen de distribuição intermittente, adoptando, além disso, medidas, de severa fiscalisação para que a agua fornecida pelos depauperados mananciaes fosse empregada de preferencia no serviço domestico, procedeu essa mesma repartição ao assentamento de um encanamento provisorio, com tubos de ferro de 0$^{m}$,20 de diametro, na extensão de 3 kilometros, que, ligando-se no kilometro 39 do encanamento do rio do Ouro, a uma das linhas desse mesmo encanamento, veio entroncar-se, no logar denominado «Piares», na estrada da Pavuna, a um dos encanamentos do Tres Rios, que por alli passa.

Com essa obra, que ficou concluida em 22 de novembro do citado

anno, conseguiu-se augmentar o abastecimento diario da vasta zona comprehendida entra a estação de Cascadura e a de São Christovam; de todo esse bairro e do litoral da cidade, de modo a dispensar o concurso das aguas que até então suppriam esses logares, com prejuizo da parte central da mesma cidade. Empregaram-se nessa obra 1.113 tubos de ferro de $0^m,20$ de diametro, registros e diversas outras peças de metal.

No correr do anno em questão, assentaram-se $1.140^m$ de encanamentos novos de ferro para substituir outros de insufficiente diametro, e $9.640^m$ de tubo de chumbo, em numerosas ruas da cidade e arrabaldes, o que elevou a cerca de 400 kilometros a rêde da canalisação, cuja conservação e competentes trabalhos de prolongamento correram sempre por conta da Inspecção das Obras Publicas.

Ainda nesse anno canalisou-se agua para 50 mictorios estabelecidos em diversos pontos da cidade, e concederam-se 359 pennas, o que elevou o seu numero a 8.693.

Achavam-se incompletas ainda as obras de construcção do compartimento inferior do reservatorio D. Pedro II, no Pedregulho, e iniciadas apenas as do superior, faltando alem disso em muitos pontos o aterro que devia circumdar todo o reservatorio até á altura do nivel d'agua no interior, quando em 12 de maio de 1880 inaugurou-se, em presença do Imperador, o serviço do novo abastecimento, introduzindo-se no primeiro desses compartimentos as aguas do rio do Ouro, cujos encanamentos conductores tinham ficado terminados, como já dissemos, no dia 8 desse mesmo mez.

Em consequencia, porem, de um accidente occorrido naquelle reservatorio, cujas paredes, pelo lado oeste, a $12^m$, mais ou menos, do angulo noroeste, apresentaram fendas, passaram os encanamentos conductores a funccionar provisoriamente em communicação directa com os de distribuição, o que não deixou de prejudicar o abastecimento da cidade, com tanta abundancia inaugurado, embora o reforçasse de modo a satisfazer, durante a secca desse anno, as mais urgentes necessidades do consumo publico.

A falta do reservatorio do Pedregulho foi a principio remediada, ainda que insufficientemente, pelas antigas caixas do Barro Vermelho (Estacio de Sá), e, mais tarde, quando aproveitado o rio Santo Antonio, pelo reservatorio do morro de São Bento, que, recebendo as aguas pela linha da Saúde e Gambôa, as distribuia á cidade pelos encanamentos das ruas da Quitanda e São Pedro.

O serviço do abastecimento da cidade, que em novembro desse anno recebera o auxilio de $11,500^{m3}$ d'agua do rio do Ouro, $13,000^{m3}$ em dezembro e, em janeiro de 1881, com o concurso do rio Santo Antonio, $34,000^{m3}$, foi assim feito emquanto duraram as obras de reparação do reservatorio do Pedregulho, tendo sido desaproveitadas as sóbras dessas aguas sempre que o seu volume excedia á capacidade do reservatorio de São Bento e das mencionadas caixas do Barro Vermelho.

Augmentado, o fornecimento diario, como se achava, pelas novas aguas, proseguiu a Inspecção das Obras Publicas no trabalho que de longa data vinha executando para prover desse elemento de vida localidades ainda privadas delle e melhorar o abastecimento de outras pela substituição dos encanamentos.

As ruas das zonas do Engenho Novo, General Bellegarde e Conselheiro Ferraz, foram então suppridas d'agua por um encanamento de ferro de $0^m,08$ de diametro e 929 metros de extensão, e a de Todos os Santos por outro encanamento tambem de ferro de $0^m,01$ de diametro e 740 metros de extensão.

Por esse mesmo tempo, foi tambem substituido por tubos de ferro de $0^m,08$ todo o encanamento de chumbo da rua da Princeza Imperial; e, na parte baixa da rua D. Luiza, no Cattete, assentaram-se 95 metros de encanamentos de ferro de $0^m,08$ para abastecimento de pennas que se derivam do encanamento do morro da Gloria, suppridos por aguas do Carioca.

Diversos ramaes de chumbo foram ainda tirados dos encanamentos geraes para a Escola de Tiro, em Campo Grande, e para abastecimento de torneiras, nas ruas Direita do Maciel, no Engenho Novo, Honorio, em Todos os Santos, Mariano Procopio, no morro do Pinto, Presidente Barroso, São Braz, Carlos Gomes, General Bellegarde, Conselheiro Ferraz, Sant'Anna, Prazeres, Aqueducto, Visconde de Abaité, General Pinheiro Guimarães, São Manoel, Bambina e travessa Dr. Leitão. Em dezembro de 1880 era de 9.341 o numero de pennas d'agua concedidas.

Em março do anno acima, foram iniciadas as obras relativas á canalisação do rio da Prata do Mendanha para abastecimento do Matadouro de Santa Cruz, povoado do mesmo nome, estações da Estrada de Ferro D. Pedro II e freguezia de Campo Grande, obras essas que, por aviso de 5 de maio desse anno, foram desligadas da Inspecção das Obras Publicas, para onde, porém, voltaram, por disposição do aviso de 30 de agosto ainda desse mesmo anno.

As primeiras explorações para essa canalisação foram feitas em 1878 pela repartição do prolongamento e ramaes da Estrada de Ferro D. Pedro II, sob a direcção do Dr. Antonio Augusto Monteiro de Barros, que escolhera aquelle rio para poder fornecer em épocas de secca $2.000^{m3}$ d'agua em 24 horas e estar mais proximo de Santa Cruz e em altura conveniente para a derivação dos encanamentos conductores.

Organizado o projecto, que fixara em 21.000 metros a extensão do encanamento e marcava para a repreza no leito do rio a altitude de $62^m$ acima do nivel do mar, foi a sua execução commettida á Inspecção das Obras Publicas, que iniciou em março de 1880 as respectivas obras, concluindo nesse mesmo anno a construcção de um reservatorio com capacidade para $520^{m3}$ d'agua, no morro do Mirante, nas proximidades do edificio do Matadouro.

Ainda no começo desse anno assentaram-se, a partir do logar de-

nominado «Cabuçú», 5.203m de encanamento de ferro de 0m,20 de diametro, para levar agua ao referido Matadouro, trabalho esse que, por falta de tubos, parou em maio, proseguindo pouco depois e ficando concluido em 4 de novembro de 1881, com o assentamento de mais 14.000m de encanamento de 0m,25, 14 registros de descarga e parada, alem de diversas peças especiaes.

Desde o dia 8 do mencionado mez de novembro começou o Matadouro a ser regularmente abastecido pelas aguas do rio da Prata do Mendanha, continuando as obras de canalisação para a povoação de Santa Cruz, estações da Estrada de Ferro D. Pedro II e freguezia de Campo Grande, contratadas com o commendador Francisco Pinto da Fonseca Telles, que as concluiu em 1882.

Persistindo em 1881 os embargos oppostos pelos proprietarios dos terrenos marginaes do rio São Pedro ás obras de canalisação desse rio e sendo urgente, em vista do decrescimento das aguas dos rios do Ouro e Santo Antonio, por occasião da secca de 1879, augmentar o abastecimento, resolveu o conselheiro Buarque de Macedo, então Ministro da Agricultura, mandar explorar a serra do Commercio e medir os mananciaes que ahi se sabia existirem em altura conveniente para que os respectivos encanamentos de derivação pudessem ser incorporados ás linhas geraes que alimentam o reservatorio do Pedregulho.

Essas medições apresentaram o seguinte resultado:

| | Litros |
|---|---|
| Cachoeira da Bôa Vista | 3.388.113 |
| » do Sabimo | 6.102.558 |
| » das Caboclas | 5.300.515 |
| » do Desbarrancado | 1.307.386 |
| » do Salto | 4.564.910 |
| » Brava | 9.219.345 |
| » do Macuco | 9.300.705 |
| » da Serra Velha | 9.072.000 |
| Total | 48.255.532 |

Em 1882, foram medidas mais as seguintes nascentes tributarias do rio Iguassú, na serra do Tinguá, que deram o resultado seguinte:

| | Litros |
|---|---|
| Cachoeira de Cantagallo | 3.300.000 |
| » da Bôa Esperança | 20.600.000 |
| » Gyro Comprido | 2.200.000 |
| Rio da Cachoeira | 27.600.000 |
| Total por dia | 53.700.000 |

Convindo determinar de quanto seria reduzido em época de secca o volume diario de 53.700.000 litros constante das medições feitas nas nascentes acima, tomou-se para termo de comparação o rio do Ouro e outros mananciaes, cujo regimen se achava sufficientemente conhecido, e concluiu-se que o fornecimento desses mananciaes, nas seccas ordinarias, ficava

reduzido á metade, o que tambem era de esperar que se desse com o das nascentes já mencionadas.

Reduzido, portanto, de 26.850.000 litros o volume dessas nascentes, ainda assim essa quantidade d'agua reunida á de outras anteriormente medidas e á do rio do Ouro e Santo Antonio, assegurava á cidade um fornecimento diario de 80 milhões de litros nas seccas ordinarias e de 60 nas extraordinarias.

Medições cuidadosamente feitas ulteriormente, nas localidades onde deviam ser construidas as reprezas das principaes cachoeiras, deram este resultado:

| | Litros |
|---|---|
| Rio Colomy | 9.000.000 |
| Cachoeira da Bôa Esperança | 7.000.000 |
| » Serra Velha | 10.000.000 |
| » Macuco | 9.280.000 |
| Total | 35.280.000 |

Addicionando a este resultado o volume de 9.219.000 litros fornecido pela cachoeira Brava, anteriormente medida, e o de 8.000,000 das nascentes do rio São Pedro, concluiu-se que o fornecimento diario da cidade podia ser elevado a 100 milhões de litros, como se demonstra pelo seguinte calculo:

| | |
|---|---|
| Mananciaes do antigo abastecimento | 26.000.000 |
| Rios do Ouro e Santo Antonio | 22.000.000 |
| Nascente do rio São Pedro (Cachoeira Grande, etc) | 8.000.000 |
| Tributarios do rio Iguassú | 44.499.000 |
| | 100.499.000 |

Em vista disto foi autorizada por aviso de 5 de janeiro de 1883, a compra, que se effectuou em 10 de março do mesmo anno, pela quantia de 320:000$, da fazenda da Conceição, propriedade do Barão do Tinguá, onde estão situadas as cachoeiras da Serra Velha, Cantagallo, Bôa Esperança, Gyro Comprido, rio Colomy e nascentes do rio São Pedro, devendo ser desapropriados judicialmente os terrenos das cachoeiras Brava e Macuco.

Tendo cessado, pois, os motivos de utilidade publica que reclamavam a acquisição do rio São Pedro, que corre pela fazenda da Limeira, então pertencente a Finnie Irmãos & Comp., foi, por decreto n. 8833, tambem de 5 de janeiro de 1883, declarado sem effeito o de n. 6092 de 2 de janeiro de 1876, na parte relativa á desapropriação dos terrenos do referido rio.

Dessa questão, que parece definitivamente resolvida, teremos, no emtanto, de tratar ainda no decorrer deste trabalho.

Vejamos agora quaes as providencias tomadas pelo governo com relação ao accidente occorrido no reservatorio do Pedregulho, em maio de 1880, facto esse cuja narração interrompemos para assignalar as vantagens que resultaram para o abastecimento publico do concurso das novas aguas do Tinguá, e mencionar os trabalhos que por esse motivo tiveram de ser executados pelas Obras Publicas.

Do relatorio do Ministerio da Agricultura, de 19 de janeiro de 1882, firmado pelo coselheiro José Antonio Saraiva, vamos transcrever a parte relativa a esse facto, tão diversamente apreciado pelos profissionaes e que tantas discussões levantou na imprensa e no parlamento.

Eis os termos do relatorio:

«Poucos dias haviam decorrido da inauguração official da importante obra (reservatorio D. Pedro II), em maio de 1880, quando se manifestaram fendas nas muralhas, no concreto do fundo e nas abobadas da cobertura.

«Acto continuo, nomeada uma commissão composta dos engenheiros Milnor Roberts, J. Revy, Borja Castro e André Rebouças, para estudar especialmente as causas do accidente e indicar medidas convenientes á reparação do damno, propoz a suspensão de varias obras e, pouco depois, reservando-se cada um dos membros a faculdade de interpôr em separado o seu parecer, declarou-se de accordo na conveniencia de tornar rigorosamente impermeaveis os dois compartimentos do reservatorio e «drainar» em toda a extensão o terreno em que assentam os dois compartimentos, não só por uma «drainagem» superficial, que impedisse a penetração d'agua no sub-solo, mas por «drainagem» profunda, que absorvesse todas as filtrações.

«A 12 de junho, tres dias depois de recebida esta communicação, convocou, unidos meus antecessores, uma reunião dos referidos engenheiros e dos Drs. Jeronymo Rodrigues de Moraes Jardim, Honorio Bicalho, Luiz Francisco Monteiro de Barros, Domingos José Rodrigues e Raymundo T. Belford Roxo, e tendo-lhes ouvido o parecer acerca das causas do phenomeno, meios de reparar o damno e conveniencia da «drainagem», deliberou, por portaria de 17 do mesmo mez, nomear o Dr. Borja Castro para dirigir interinamente as obras do novo abastecimento d'agua, desligando-as da Inspecção Geral das Obras Publicas, que as superintendia.

«A acta dessa reunião registrou do seguinte modo o parecer emittido pelo Dr. Borja Castro:

«Pensa o Dr. Borja Castro ter provindo o accidente do facto de não ter a muralha bastante largura na base e o terreno ter soffrido um esforço de compressão superior ao que lhe é compativel.

«Quando o reservatorio está vasio não ha perigo, mas quando está com agua, a resultante do peso da muralha e da pressão da agua passa muito perto da aresta exterior e inferior das fundações e o esforço maximo que dahi resulta é superior á resistencia do terreno 4,4 kilogrammas por centimetro quadrado, emquanto o esforço da muralha deve ser de 4,7 kilogrammas, segundo seus calculos, para a altura d'agua de 3,5 metros.

«Augmentada esta altura, a resultante irá chegando para perto da aresta, dividindo proporcionalmente a área comprehendida entre as duas linhas e portanto augmentando o esforço da muralha.

«Julga por isso que a linha interna do perfil transversal da muralha devia ter sido mais inclinada, como geralmente se adopta e lhe parece razoavel, para que a direcção da pressão d'agua mais se aproxime á ver-

tical, e portanto o valor da resultante de que tem falhado seja dividido, ao mesmo tempo que se afaste mais da aresta, augmentando assim a area de esforço maximo.

«Entende, pois, conveniente alargar a base da muralha, lembrando para isto contra-fortes que sejam muito altos, ou outra obra neste sentido.

«Acredita que o movimento da muralha, no ponto em que apparecem as primeiras fendas, se propagou pelo concreto do fundo e pelas abobadas da cobertura do reservatorio até á muralha fronteira, e que as fendas, que não se ligam neste systema, se tenham manifestado antes da conclusão da obra, o que prova terem sido produzidas pelo movimento dos pilares que soffreram esforço superior á resistencia do terreno, quando se fecharam as abobadas.

«Pensa, finalmente, que convem reforçar a camada do concreto, e evitar infiltrações, só no ponto de vista de esgotamento do sub-solo em redor do reservatorio.»

De accordo com este parecer executou o Dr. Borja Castro as obras que julgou necessarias para a consolidação do compartimento inferior do reservatorio do Pedregulho que, continúa o já citado relatorio, «recebeu de novo agua no dia 20 de março (1881), attingindo o nivel nesse dia um metro de altura e sendo elevado proporcionalmente ao reforço dos aterros encostados ás muralhas.

«No fim de junho a carga d'agua attingia quatro metros de altura e tres vezes esgotado o reservatorio nesse intervallo nada foi observado que inspirasse receio.

«A 9 de julho attingiu a agua por poucas horas $4^m,60$, altura maxima do reservatorio, e notando-se que progrediam algumas fendas, anteriormente manifestadas na galeria da muralha de oeste e nas muralhas de norte e de leste, foi esgotado e examinado o reservatorio, nada sendo descoberto no revestimento do fundo.

«Introduzindo-se novamente agua, a 30 de julho, a regua graduada mostrou, a 2 de agosto, haver baixado de $0^m,04$ o nivel.

«Tendo o reservatorio começado nesse dia a funccionar para abastecimento da cidade, só de 9 para 10 poude ser observado por meio da regua um abaixamento de $0^m,05$, sendo que havia alguns dias uma das fendas da muralha oeste e a da muralha norte cresciam com rapidez de cima para baixo.

«A 11, esgotado o reservatorio, observou-se que, além das supra ditas fendas prolongadas até ás fundações, tambem as mostrava na direcção leste-oeste o revestimento do fundo, ramificando-se e combinando-se estas com as principaes da muralha norte oeste.

«Nesse mesmo dia pediu e obteve o Dr. Borja Castro a sua exoneração, sendo nomeados para o substituirem: o engenheiro Francisco de Paula Bicalho, por portaria de 14 do mesmo mez, na parte relativa á execução das obras feitas por administração, e uma commissão dirigida pelo engenheiro Raymundo Teixeira Belford Roxo, por portaria de 23.

tambem do mesmo mez, na parte relativa á liquidação definitiva da empreitada Gabrielli, cabendo á mesma commissão as attribuições commettidas á inspectoria Geral das Obras Publicas, pelo contracto de 29 de fevereiro de 1876.»

Attribuindo o engenheiro Francisco Bicalho á desigual compressibilidade do terreno os accidentes havidos no compartimento inferior do reservatorio D. Pedro II, entendeu conveniente não proceder ás obras definitivas de reparação, sem que a acção do tempo tivesse eliminado aquella causa, estabelecendo o natural equilibrio entre a compressibilidade do terreno e o peso da construcção e da agua.

Assim, terminadas as obras, feitas com o fim unico de poder o compartimento conter agua sem grande infiltração do terreno, foi o mesmo submettido, desde dezembro de 1881 até fevereiro do anno seguinte, ás experiencias que consistiram na introdução d'agua, fazendo subir gradualmente o nivel até a altura de $4^{m},60$, intermittentemente, afim de que, estacionario durante alguns dias pudessem ser effectuadas observações de perdas d'agua por comparação ou infiltração.

Nada havendo apparecido, que fizesse suspeitar da solidez da obra, foi esta entregue á Inspecção das Obras Publicas que, em 20 de de março de 1882, a empregou de novo no abastecimento da cidade, restabelecendo assim esse serviço interrompido desde maio de 1880, em consequencia do primeiro accidente manifestado no referido compartimento do reservatorio.

Notando-se, porém, em 23 de julho desse mesmo anno, que as perdas d'agua que se davam eram maiores que as usuaes, esgotou-se a caixa, encontrando-se no concreto do revestimento do fundo, fendas com $150^{m}$ de extensão total e largura maxima de meio millimetro, que foram reparadas em tres dias, começando a caixa a funccionar de novo no dia 29 do referido mez.

Em 23 de maio de 1883 as observações e exames, a que diariamente era sujeita a caixa, accusaram de novo augmento de perdas d'agua por infiltração, tendo-se reconhecido, depois de esvasiada a mesma caixa, o reapparecimento, no concreto do fundo, de algumas das antigas fendas e a reabertura de tres outras, com a largura maxima de meio millimetro, nas muralhas de norte e oeste, convindo notar que todas essas fendas, manifestadas no primeiro accidente, não haviam sido definitivamente concertadas, por assim convir á experimentação, sendo apenas restabelecido sobre ellas o reboco do revestimento do fundo da caixa.

Parecendo então ao engenheiro Francisco Bicalho haver o terreno, em que assenta essa construcção, attingido o limite da sua compressibilidade, não sendo provavel que produzisse ainda recalques que prejudicassem a sua solidez, propoz, como meio de tornal-a estanque quanto possivel e como trabalho definitivo, o revestimento do fundo e paredes dessa caixa com uma camada de asphalto de Seyssel, a exemplo do que fôra com grande vantagem adoptado pela Companhia Cantareira, em São

Paulo, cujo reservatorio foi conservado durante cinco semanas completamente cheio sem que nesse periodo de tempo fosse notada perda alguma d'agua.

Acceito este alvitre, muito usado na Europa para fins identicos e sem que do seu emprego resulte inconveniente algum para a saúde publica, foi a caixa revestida com emboço de asphalto comprehendendo 8.420$^{m2}$ de superficie no fundo, com cerca de 25 millimetros de espessura, e 2.740$^{m2}$ nas muralhas e contra-fortes, com perto de 13 millimetros de espessura.

Terminados éstes trabalhos em 8 de abril de 1885, introduziu-se, para experiencia, agua na caixa, não se tendo observado senão perdas produzidas por evaporação.

Em vista disto, começou a caixa a funccionar definitivamente, desde 15 de outubro desse anno, não tendo apparecido novo accidente.

## VI

**Assentamento de registros de penna d'agua e extincção de incendio. — Regulamento provisorio para cobrança da taxa de consumo d'agua. — Liquidação do contrato Gabrielli e entrega ao governo das obras executadas. — Construcção da caixa superior do reservatorio D. Pedro II, no Pedregulho. — Canalisação de novas nascentes, etc.**

Pelo que consta do relatorio do Inspector das Obras Publicas, Dr. Antonio Augusto Monteiro de Barros, que em 12 de janeiro de 1881 substituiu nesse cargo o tenente-coronel Jeronymo Rodrigues de Moraes Jardim que solicitara a sua exoneração, o abastecimento da cidade, reforçado consideravelmente pelas aguas da serra do Tinguá, correra nesse anno de modo satisfatorio.

Dos diversos trabalhos executados pelas Obras Publicas em 1881, apenas merecem ser referidos os de substituição dos arruinados encanamentos das ruas Gonzaga Bastos, Major Avila e parte do da praia do Cajú, em que se empregaram cerca de mil metros de cano de ferro de differentes diametros e o de assentamento de novas canalisações de chumbo para abastecimento de 26 torneiras nos suburbios, em que se empregaram 4.600 metros de tubos.

Ainda n'aquelle anno, tendo sido dispensado, por accordo, o empreiteiro Antonio Gabrielli do assentamento de registros de derivação e mais peças especiaes para distribuição d'agua a domicilio, serviços de extincção de incendio e irrigação das ruas, foi esse trabalho, depois de posto em concurrencia publica, por edital de 2 de agosto, e de rejeitadas as propostas apresentadas para sua execução, contratado com os engenheiros José Maria Mendes Gonçalves e Luiz Simonet, cujas propostas foram acceitas no segundo concurso, a que se procedeu.

Iniciando o serviço em 1882, resolveu o governo, para regular a execução da lei n. 2539, de 22 de setembro de 1875, e arrecadar renda do serviço de distribuição d'agua, approvar, por decreto n. 8775, de 25 de novembro do referido anno, um regulamento provisorio, tornando obrigatorio o supprimento d'agua aos predios situados dentro do perimetro da cidade abrangido pelo imposto da decima urbana, e que deviam ser abastecidos logo que ficasse concluido o assentamento dos encanamentos das ruas em que se achassem edificados.

Por esse serviço deviam ser cobradas as taxas contantes da tabella seguinte:

| Classe do predio | Valor locativo | Taxas annuaes |
|---|---|---|
| Primeira. .. ..... | Até 60$000..... | Gratis |
| Segunda.. ..... | De 60$000 até 300$000 .. | 12$000 |
| Terceira..... | De 300$000 até 600$000 . | 24$000 |
| Quarta ..... | Mais de 600$000..... | 36$000 |

Comquanto autorizado pelo § 4.º do art. 1.º da referida lei de 22 de setembro de 1875, a cobrar taxas variaveis até o maximo de 120$ annuaes, pareceu ao governo mais acertado conservar a penna d'agua estabelecida pelo art. 16 do regulamento annexo ao decreto n. 3645, de 4 de maio de 1866, com a sua respectiva taxa de 36$, e crear duas classes de predios com taxas inferiores, conforme o valor locativo desse predios.

Para ulterior e definitiva deliberação, a respeito desta materia, aguardava-se a conclusão das obras em andamento e o conhecimento exacto do novo serviço de pennas d'agua.

Tambem no anno de 1881, foram encommendadas, por intermedio do empreiteiro Antonio Gabrielli, 14 fontes de ferro de diversos typos e alturas para adorno das praças e largos da cidade, fontes essas que deviam ser abastecidas pelas sóbras do abastecimento diario e depois introduzidas, por apparelhos apropriados, nas galerias de esgoto da Companhia City Improvements.

O assentamento dessas fontes, foi contratado em 1883, mediante concurrencia publica, com Joaquim da Silva Paranhos, que durante esse anno e o de 1884, assentou as dos largos do Deposito, Mãe do Bispo, Matadouro, São Domingos, Jockey-Club, Cattete, Santa Rita, e praças 28 de Março e D. Pedro II.

Em 1881, o engenheiro Belford Roxo, que desde 23 de agosto exercia o cargo de chefe da commissão incumbida de proceder á liquidação do contrato Gabrielli, dava por terminadas as seguintes obras executadas por aquelle empreiteiro e cujo custo, dependente ainda de medições finaes, orçava approximadamente pelos seguintes valores:

| | |
|---|---|
| Reprezas e aqueductos dos rios do Ouro e Santo Antonio. | 320:497$127 |
| Reservatorio do rio do Ouro | 217:480$173 |
| Canalisação geral ou linha dupla de 0,80 | 8.945:573$056 |
| Tramway do rio do Ouro | 778:660$664 |
| Estrada de rodagem entre os dois rios | 31:142$343 |
| Canalisação da cidade | 1.958:327$175 |
| Reservatorio do morro de São Bento | 199:305$532 |

Em seu relatorio de 1882, considerando terminada a liquidação do contrato Gabrielli, com falta apenas da ultima prestação devida pelo fornecimento de material metallico encommendado para as obras de derivação do rio de São Pedro, fornecimento d'agua a predios particulares e estabelecimentos publicos, assim descrimina aquelle engenheiro o preço das obras executadas, na importancia total de 5.804:041$697 e o de £ 886.969-2s-2d, 12, pagos no Rio de Janeiro e em Londres.

| | | |
|---|---|---|
| Reservatorio e aqueducto de derivação dos rios do Ouro e Santo Antonio | | 587:281$831 |
| Tramway do rio do Ouro | | 721:931$385 |
| Canalisação geral ou linha dupla de encanamento do rio do Ouro ao Pedregulho | £ 718.403- 3s- 3d, 18 | 1.325:733$218 |
| Canalisação da cidade e interna dos reservatorios. | £ 168.565-18s-10d, 95 | 570:589$841 |
| Reservatorio do morro de São Bento | | 205:260$077 |
| Reservatorio de D. Pedro II | | 1.602:487$269 |
| Reservatorio de Santa Thereza | | 277:827$358 |
| Reservatorio do morro da Viuva | | 152:626$126 |
| Reservatorio da Tijuca | | 360:295$522 |
| | £ 886.969- 2s- 2d, 12 | 5.804:041$627 |

A despesa realisada e autorizada com todos os serviços do novo abastecimento d'agua elevava-se, até o fim do mez de dezembro de 1882, á quantia de 21.385:787$499, distribuida por exercicios.

No segundo semestre do anno de 1881, ficaram terminadas as obras a cargo do empreiteiro Antonio Gabrielli, que dellas fez entrega á Directoria de Obras do novo abastecimento, em 27 de março de 1882, depois de cumpridas as disposições da clausula XXIX do contracto de 29 de fevereiro de 1876, que o obrigava a conservar as referidas obras ainda seis mezes depois de sua conclusão.

Com essas obras foi tambem entregue á mesma Directoria a ferrovia do rio do Ouro, que devia ser utilisada no trafego de passageiros e mercadorias e no transporte de materiaes para os trabalhos em andamento por conta do Estado.

Em máo estado, por haver sido a sua conservação bastante descurada, foi essa ferro-via convenientemente reparada por conta do empreiteiro Gabrielli, em virtude do art. 2.º do ajuste de 4 de janeiro de 1878, e aberta provisoriamente ao trafego em 15 de janeiro de 1883, depois de haver sido prolongada até ás officinas do Engenho de Dentro da Estrada de Ferro D. Pedro II, por uma extensão de 983m,0.

Em 1883 era esta a extensão total da ferro-via do rio do Ouro:

| | |
|---|---|
| Da Quinta do Cajú á repreza do rio do Ouro | 52k,858m |
| Da Cava á ponte do rio Santo Antonio..... | 1k,770m |
| Ramal de Inhaúma..... ..... . ..... | 2k,171m |
| Ramal para o Engenho de Dentro..... | 983m |
| Desvio da Olaria do Reis..... ..... ... | 274m |
| | 58k,056m |

Dessa extensão, achava-se entregue ao trafego publico a parte da linha entre a Quinta do Cajú e a repreza do rio do Ouro, sendo o ramal de Inhaúma destinado exclusivamente ao serviço de conservação dos encanamentos; e ao das obras de canalisação do rio São Pedro, o trecho entre a localidade denominada «Cava» e a ponte do rio Santo Antonio.

Em 1883 produzia essa ferro-via a receita annual de 60:843$395; mas, tendo-se despendido com os seus reparos a quantia de 133:048$039, houve por isso um «deficit» de 72:204$664.

Comquanto possuisse a zona servida por essa estrada elementos sufficientes para sustentar o seu trafego, sem prejuizo para o Estado, continuaram os «deficits» nos annos subsequentes, sem duvida por se achar a estação inicial na Quinta do Cajú e, portanto, muito afastada do centro da cidade.

Para completar a rêde de distribuição, na fórma do art. 19 do regulamento approvado pelo decreto n. 8775, de 25 de novembro de 1882, foram concedidos á Inspecção das Obras Publicas, por aviso de 12 de janeiro desse anno, os meios necessarios por conta da verba destinada ao novo abastecimento.

Durante o anno de 1882 procedeu a Repartição, para melhorar o abastecimento a diversos pontos da cidade, á ligação da velha rêde de distribuição aos novos encanamentos abastecidos pelo rio do Ouro.

Nesse anno canalisou-se agua para a rua Conde de Lages, praia do Sacco, rua Manoel de Carvalho e Aldeia Campista, estrada de Santa Cruz, entre Todos os Santos e Cachamby, e desse ponto até a rua Imperial; serra do Engenho Novo, entre a travessa do Cabuçú e a rua Aquidaban, e desta até o fim da rua de D. José; rua de D. Francisca, no Engenho Novo; rua de Leste; rua Cardoso Junior; rua do Aqueducto, em Santa Thereza, etc.

Tambem por esse tempo canalisou-se agua para o Observatorio do morro de Santo Antonio, para o Asylo de Invalidos da Patria, na ilha do Bom Jesus, e para torneiras publicas collocadas em diversas ruas da cidade.

Até 31 de dezembro de 1882 haviam sido concedidas 12.428 pennas d'agua, incluindo nesse numero 915, que entraram em gozo na fórma do regulamento de 25 de novembro desse mesmo anno.

A Directoria de Obras do novo abastecimento, alem dos trabalhos, em outra parte já mencionados, como os da exploração da serra do Tin-

guá para aproveitamento de novos mananciaes, reparos da caixa inferior do reservatorio D. Pedro II, etc., proseguiu, no anno acima mencionado, na construcção da caixa superior do mesmo reservatorio, cujas obras, apenas iniciadas, tiveram de parar por causa do accidente occorrido na caixa inferior, em 1880.

Reconhecendo-se, por diversas experiencias, ser a permeabilidade do terreno em que tinha de ser edificada essa caixa quatro vezes maior que a do terreno subjacente á caixa inferior, procurou-se, no projecto em via de execução, evitar este inconveniente, aproveitando ao mesmo tempo as muralhas de contorno já construidas, que foram reforçadas por um systema de cylindros verticaes de alvenaria de tijolo, que não sómente lhes melhoraram as condições de estabilidade, mas impediram tambem que as infiltrações chegassem ao terreno subjacente á mesma muralha.

Embora construida por um systema differente da inferior, tem esta caixa o mesmo aspecto e quasi a mesma capacidade que aquella, aproximando-se tanto nas suas linhas geraes do primitivo projecto, que escusado julgamos accrescentar novos esclarecimentos á descripção que della fez o seu autor tenente-coronel Jeronymo Jardim, no seu opusculo publicado em 1881, donde textualmente transcrevemos a noticia inserta em outra parte deste trabalho a respeito do reservatorio D. Pedro II.

Terminadas em 12 de maio de 1886 as obras do revestimento do fundo, foi esta caixa sujeita a experiencias, começando, no dia 14 do mesmo mez, a receber agua, que attingiu á maxima altura no dia 21 de agosto, tendo sido o seu nivel gradualmente elevado.

Conservada completamente cheia até o dia 21 de setembro, foi a caixa esgotada em 19 de outubro, apresentando, então, no emboço do fundo diversas fendas de diminutissima abertura e tão pouca importancia que, sem serem reparadas, introduziu-se-lhe agua de novo, no dia 24, com ausencia absoluta de infiltrações.

Esvasiada outra vez a caixa, notou-se que tambem as fendas não tinham tido accrescimo nem em extensão nem em largura e depois de reparada e de novas experiencias, começou ella a funccionar para o abastecimento da cidade, em 14 de maio de 1887.

Em agosto, tambem de 1882, deu a mencionada Directoria de Obras do novo abastecimento começo á construcção de um reservatorio para 680.000 litros, no morro do Livramento, construido na altitude de 80 acima do nivel do mar, para abastecimento desse morro com aguas da Tijuca derivadas por um ramal de 0m,15 junto ao Paço Municipal, da linha que passa pela rua de São Pedro.

Nesse anno, foi tambem organisado pela mesma Directoria um projecto para canalisação dos tributarios do rio Iguassú, e iniciado pelo poder competente o processo para desapropriação dos terrenos em que se acham as cachoeiras Brava e Macuco.

Pretendia-se com esse projecto, que completava o plano do abastecimento da cidade, reunir todas aquellas aguas em um pequeno reservatorio,

na serra, donde seriam transportadas, por um encanamento singelo de 0m,90 de diametro e 14.634m de extensão, até o logar denominado Cava, a 14 kilometros do reservatorio do rio do Ouro onde entrariam em uma das linhas geraes que seguem para a cidade.

Em concurrencia publica, aberta por edital de 15 de maio de 1884, foram essas obras contratadas com os engenheiros Mendes Gonçalves e Luiz Simonet, cujas propostas offereceram o abatimento de 7 % nas tarifas que serviram de base ao orçamento, sendo o contracto assignado em 29 de agosto do mesmo anno.

Havendo, porem, o governo desistido, por decreto n. 9468, de 25 de julho de 1885, da canalisação das cachoeiras Brava e Macuco e tambem do aproveitamento da denominada Serra Velha, por não se achar ainda terminado o processo de desapropriação dos terrenos por onde passa essa cachoeira, ficaram por taes motivos muito reduzidos os encargos dos empreiteiros, que, no emtanto, pediram rescisão do contracto, por não terem podido concluir no prazo fixado as obras de canalisação dos referidos tributarios do rio Iguassú, em consequencia da insalubridade da zona em que foi construido o ramal ferreo entre a Cava e o Tinguá, ficando por isso desde então aquelle trabalho a cargo da Directoria do novo abastecimento.

Não houve propriamente falta d'agua na cidade durante o anno de 1883, porquanto a que se fez sentir em dias do mez de novembro, foi devida, como ficou averiguado, á inconveniencia de certas manobras de registros dos encanamentos e não á escassez dos mananciaes canalisados.

Nesse anno a Inspecção das Obras Publicas augmentou, com o assentamento de novas canalisações, a vasta rêde dos encanamentos a seu cargo, que tinha já o desenvolvimento de 554.725 metros, com mais 53.400 metros, sendo 30.353 metros de encanamentos de ferro de diversos diametros e 23.047 metros de ditos de chumbo tambem de diametros differentes.

A existencia de diversos encanamentos que nessa época abasteciam a cidade, distribuida pela natureza de cada um, era a seguinte:

| | |
|---|---|
| Encanamentos de ferro ..... | 333.082m |
| Ditos de chumbo..... ..... | 199.200m |
| Ditos betuminosos ..... .... | 6.630m |
| Ditos de manilhas ..... | 4.514m |
| Ditos de alvenaria ..... | 9.860m |
| Ditos de telhões de barro .... ... | 1.000m |
| Ditos de telhas .... ..... | 290m |
| Ditos de calha de madeira..... | 540m |

Para determinar a oscillação da pressão nos principaes encanamentos assentaram-se varios manometros entre os quaes um registrador que marca sobre papel em cada periodo de 24 horas, a curva da pressão.

Naquelle anno foram iniciadas observações meteorologicas nas localidades onde existem mananciaes com reservatorios, afim de conhecer-se as suas condições sob este ponto de vista.

Tendo de ser supprimidos os chafarizes publicos, encommendou para a Europa o fornecimento de 100 fontes com bacias e canecos metallicos, iguaes aos que foram doados á cidade de Paris por Sir Richard Wallace, para serem collocados em diversos pontos da cidade e fornecerem agua a transeuntes e animaes.

Entregues em 1885 á Inspecção das Obras Publicas, foram effectivamente algumas das referidas fontes estabelecidas na cidade e suburbios.

Em 31 de dezembro de 1883 era de 23.112 o numero de pennas concedidas, incluindo 8.436 obrigatorias, assentes nesse anno, de conformidade com o decreto n. 8775, de 25 de novembro de 1882.

Durante o referido anno foram collocados, em diversos pontos da cidade, 245 registros e 46 postes de incendio.

Nos mezes de julho a outubro de 1884, desceu o volume d'agua fornecido pelos rios do Ouro, Santo Antonio e antigos mananciaes, a pouco mais de 36 milhões de litros, quando para o regular abastecimento da cidade se fariam precisos 60 milhões.

Este facto levou o governo a fazer acquisição de novos mananciaes, como opportunamente se verá, para evitar que fosse deficiente o abastecimento.

Por esse tempo a Inspecção das Obras Publicas iniciou o serviço de graduação de registros de pennas, o que augmentou consideravelmente os multiplos e variados trabalhos a seu cargo, visto que só na área mais central da cidade tiveram de ser desobstruidos, no mesmo anno, 4.117 desses registros.

Esse serviço continuou dahi em diante a ser feito systematicamente, durante alguns annos, para distribuir, com a possivel equidade, a agua.

Em 31 de dezembro de 1884 funccionavam 24.641 pennas d'agua, das quaes 15.021 obrigatorias.

Nessa mesma data, funccionavam tambem 700 registros e 100 postes de incendios.

Para minorar de prompto os effeitos da secca, que nesse anno se manifestara e a que já nos referimos, mandou o engenheiro director do novo abastecimento canalisar as aguas da cachoeira Pedra Lisa e de duas outras pequenas nascentes existentes em terrenos do Estado, na serra do Tiuguá, cujo fornecimento diario attingia a mais de 2 milhões de litros; essas aguas foram conduzidas ao reservatorio do rio do Ouro por um encanamento de ferro de $0^{m},15$ de diametro e 541 metros de extensão.

Com o mesmo intuito, e ainda nesse anno, procedeu-se aos estudos para a canalisação das cachoeiras Limeira, Honorio e Soldado, que se acham tambem em terrenos do Estado, na serra do Tinguá, cujas aguas, avaliadas em 5 milhões de litros diarios, reunidas por meio de encanamentos em uma pequena caixa de alvenaria, foram dahi conduzidas, por uma linha de tubos de ferro de $0^{m},30$ de diametro ao valle da cachoeira do Nery, afim de serem lançadas na repreza do rio Santo Antonio.

Esta obra, que importou em 39:825$157, inclusive os estudos, ficou

concluida em novembro de 1885, começando aquellas aguas a concorrer para o abastecimento da cidade, em 29 do mesmo mez.

Tendo o governo adquirido, por compra feita aos herdeiros de Sabino Damasceno, uma fazenda, na serra do Commercio, onde existem as cachoeiras Sabino e Bôa Vista, que em occasiões de secca forneciam cerca de 9 milhões de litros d'agua, em 24 horas, mandou, no anno de 1884, proceder a estudos para a canalisação dessas aguas.

Começadas as obras em 1885, construiu-se, para tomadas das aguas da cachoeira do Sabino, uma repreza na altitude de 161$^{m}$,500, donde passaram as aguas para uma caixa de areias, e dahi, por um encanamento de ferro de 0$^{m}$,20 de diametro e 1.435 metros de extensão, para uma outra de reunião, na cóta de 115 metros.

As aguas da cachoeira da Bôa Vista, tomadas igualmente por meio de repreza, na altura de 135$^{m}$,500 passaram dahi tambem para uma caixa de areia, donde foram conduzidas por encanamentos de ferro de 0$^{m}$,20 de diametro e 790 metros de extensão para a já mencionada caixa da reunião.

E' dessa caixa, onde se reunem as aguas das duas referidas cachoeiras, que parte um encanamento de ferro 0$^{m}$,40, que as despeja em uma das linhas do rio do Ouro, depois de um percurso de 710 metros.

Essas aguas chegaram ao reservatorio D. Pedro II em 23 de maio de 1887.

Foi tambem de secca o anno de 1885, em que os rios do Ouro, Santo Antonio e antigos mananciaes forneceram, no periodo deccorrido de abril a setembro, apenas 41.411$^{m3}$ d'agua, em 24 horas, quantidade essa tão diminuta, que, para accumular reservas e ter cargas convenientes para o abastecimento do dia seguinte, necessario tornou-se, durante esse tempo, graduar os registros dos reservatorios e os de alguns encanamentos de distribuição.

Apezar disso, porém, continuou a repartição das Obras Publicas, como nos annos precedentes, a prolongar os seus encanamentos pela cidade e suburbios, tendo empregado nesses trabalhos 16.144$^{m}$ de canos de ferro e 3.760$^{m}$ de tubos de chumbo, de differentes diametros, despendendo 87:019$409.

Na velha rêde da cidade foram por essa occasião substituidos 9.085$^{m}$ de encanamentos imprestaveis, o que importou em 43:207$492.

De accordo com o parecer do Engenheiro Belford Roxo, e procurando resolver de melhor modo a questão do fornecimento d'agua, adoptando para a sua distribuição os apparelhos mais aperfeiçoados, geralmente usados nas principaes cidades da Europa e nos Estados Unidos, encommendou o Governo, em 1885, hydrometros de diversos systemas, que foram em 1886 ensaiados nos encanamentos da Tijuca e do Rio do Ouro, parecendo então que os mais vantajosos desses apparelhos eram os do typo Kent, pela sua solidez, simplicidade de construcção e sensibilidade para fornecimentos minimos, condição esta de grande valor para a preferencia de semelhantes apparelhos.

Deve-se ás chuvas abundantes desse tempo a regularidade com que correu, durante o anno de 1887, o abastecimento da cidade, muito dependente ainda dos antigos mananciaes, por se achar a sua rede então privada do concurso de grande parte das novas aguas do Tinguá.

Nesse anno a Inspecção das Obras Publicas assentou 24.590$^{m}$, de encanamentos novos e substituiu 14.631$^{m}$, de tubos em máo estado e de insufficiente diametro, sendo então de 489.119$^{m}$, a extensão da rêde de distribuição, considerando sómente as canalisações de ferro e chumbo.

Todos esses trabalhos foram feitos com o fim de completar e melhorar a rede de distrbuição, tendo-se sempre em vista separar quanto possivel o abastecimento da parte alta de cada districto do abastecimento dos pontos baixos.

Por esse motivo desligaram-se dos encanamentos de distribuição da Tijuca as duas linha de 0$^{m}$,30 e 0$^{m}$,40 que abastecem os morros da cidade, e projectou-se construir no de Santos Rodrigues uma pequena caixa para distribuir agua a esse morro e suas adjacencias.

Em 10 de agosto do mesmo anno, ficou concluido e funccionando regularmente um encanamento de ferro de 0$^{m}$,20 de diametro que, tomando as aguas do Carioca, no ponto de juncção desse rio com o encanamento de alvenaria das nascentes das Paineiras, as conduz, livres do movimento de terras da Estrada de Ferro Corcovado, até uma pequena caixa, de onde partem dois encanamentos de ferro, um de 0$^{m}$,12, que vae reforçar a caixa do Sylvestre e, portanto, o açude do Morro do Inglez, outro de 0$^{m}$,20, que descarrega na caixa de distribuição, de onde parte o encanamento de 0$^{m}$,10 destinado aos pontos altos do morro de Santa Thereza, além da cóta do reservatorio desse nome e das antigas caixas do Cariora.

Para aproveitar melhor as aguas do rio Cabeça, de que se perdia uma parte, por se achar obstruido o trecho do respectivo encanamento, comprehendido entre a ladeira do Cabeça e o alto da Piassava, em frente á lagôa Rodrigo de Freitas, foi esse encanamento substituido por outro de ferro de 0$^{m}$,15.

Em 31 de dezembro de 1886 funccionavam 29.372 pennas, 1.098 registros e 100 postes de incendio, tendo importado o assentamento de cada penna obrigatoria em 27$ e o dos 199 registros de incendio collocados nesse anno em 26:825$024.

Com a rescisão do contrato celebrado entre o governo e os engenheiros Mendes Gonçalves & Simonet, para a canalisação de diversas nascentes da serra do Commercio, passaram essas obras a ser executadas pela Directoria do novo abastecimento, que as dirigiu desde o resto do anno de 1885 até á sua conclusão, em 1887.

As difficuldades offerecidas pelo terreno onde foram executadas essas obras, aggravadas pela insalubridade da zona baixa em que foi construido o ramal ferreo entre a Cava e o Tinguá, pela empresa Mendes Gonçalves & Simonet, concorreram sempre para que taes obras não tives-

sem o rapido desenvolvimento que fôra para desejar, em vista da reconhecida insufficiencia dos mananciaes até então aproveitados.

Para dar uma idéa daquellas difficuldades e da importancia de taes obras, basta ponderar que tendo as aguas de ser reunidas na altitude de 126 metros acima do nivel do mar, para poderem ser trazidas á cidade pelos mesmos encanamentos do rio do Ouro, e sendo muito ingremes as encostas onde tinham de ser feitas as obras, o que difficultava o transporte de materiaes de grande peso, necessario tornou-se, além de installações especiaes para diversos trabalhos, abrir um caminho de serviço por tracção a vapor com 6.640$^{m}$ de extensão, ramaes de tracção animada, e bem assim assentar tres planos inclinados, movidos por vapor, vencendo uma altura de 120 metros.

Para descrever com precisão tão importantes e numerosas obras, vamos recorrer ao minucioso relatorio apresentado em 1893 pelo digno Inspector das Obras Publicas, Dr. Belford Roxo, do qual extrahimos as seguintes informações:

«As aguas da cachoeira do Colomy são tomadas por meio de repreza na cóta de 144$^{m}$,53, e dahi passam a um aqueducto, seguindo por este até á caixa do Bacurubú, na cóta de 140$^{m}$89, com a extensão de 1.110 metros; tem em seu percurso 6 entradas, 2 pontes-aqueductos em arcos de tijolos sobre pegões de alvenaria de pedra.

«Esse aqueducto é coberto com arco de tijolo de 0$^{m}$,57 de flecha e 0$^{m}$,11 de espessura, 0$^{m}$,95 de largura no fundo, 0$^{m}$,80 de profundidade, apoiado sobre paredes de alvenaria de pedra, com argamassa de 1 de cimento para 2 de areia, completamente emboçada em partes iguaes de cimento e areia.

«As aguas do corrego da Ponte são tomadas por meio de repreza na cóta de 144$^{m}$,404, dahi passam por tubos de manilhas á caixa de areia, na cóta de 143$^{m}$,007, para passar por tubos de manilhas de 0$^{m}$,15 de diametro e 176$^{m}$,30 de extensão até entrar no aqueducto de Colomy.

«As aguas do corrego do Bacurubú, são tomadas por meio de repreza, na cóta de 147$^{m}$,887 e conduzidas em tubos de manilhas de 0$^{m}$,15 de diametro e 41$^{m}$,20 de extensão até á caixa de areia, na cóta de 141$^{m}$697, seguindo dahi em tubos de ferro fundido de 0$^{m}$,20 de diametro e 60 metros de extensão até entrar no aqueducto do Colomy.

«As aguas da cachoeira do Gyro-Comprido são tomadas por meio de repreza na cóta de 146$^{m}$,534 e conduzidas em tubos de ferro fundido de 0$^{m}$,20 de diametro e 78$^{m}$,20 de extensão á caixa de areia da cóta de 142$^{m}$,423, seguindo depois em tubos de manilhas de 0$^{m}$,30 de diametro e 2$^{m}$,95 de extensão até á caixa do Bacurubú, na cóta de 141$^{m}$,697.

Da caixa do Bacurubú parte o encanamento de ferro fundido de 0$^{m}$,40 de diametro e extensão de 1.576$^{m}$,45 até á caixa da Cachoeirinha, na cóta de 130$^{m}$,970. Em seu percurso atravessa diversos trechos sobre pilares de alvenaria de pedra, tem diversos boeiros, dois registros de parada, dois de descarga e seus competentes abrigos.

«As aguas da cachoeira da Bôa Esperança são tomadas por meio de repreza na cóta de 142m,066 e dahi conduzidas em calha de alvenaria á caixa de areia, na cóta de 139m,806; desta caixa parte o encanamento de ferro fundido de 0m,40 de diametro, na extensão de 164m,966 até á caixa da Cachoeirinha, na cóta de 130m,970.

«Em seu percurso atravessa diversos trechos sobre pilares de alvenaria, tem 2 registros de parada, 2 de descarga e competentes abrigos.

«Da caixa da Cachoeirinha, na cóta de 130m,970, parte o aqueducto da Bôa Esperança, que conduz todas as aguas das cachoeiras acima referidas á caixa de Cantagallo, na cóta de 129m,550, com a extensão de 1.375m,50.

«Em seu percurso tem esse aqueducto duas pontes-aqueductos em arco de tijolo sobre pegões de alvenaria de pedra. Esse aqueducto tem a mesma acção que o Colomy.

«Da caixa de Cantagallo parte um encanamento de ferro fundido de 0m,60 de diametro, na extensão de 1.555m,30, até á caixa do Barrelão, na cóta de 122m,589; em seu percurso atravessa esse encanamento diversos trechos sobre pilares de alvenaria de pedra, tendo 2 registros de parada e 2 de descarga com os seus competentes abrigos.»

As aguas da cachoeira da Bôa Esperança chegaram aò reservatorio do Pedregulho em 2 de agosto de 1887, e as das cachoeiras Colomy, Gyro-Comprido e outras que concorrem ao reservatorio dò Barrelão, em 7 de janeiro de 1888.

O volume d'agua diariamente fornecido por esses mananciaes era avaliado em 17.500.000 litros.

No referido anno de 1886 foi autorizada a compra de uma propriedade na serra da Estrella, onde existem os rios Mantiquira e Xerem, propriedade adquirida pelo cidadão Manoel Ubelhart Lemgruber, que por intermedio do Dr. Paulo de Frontin a offerecera ao governo, em 1885, pelo preço das escripturas e mais despesas feitas, não devendo o valor total da compra exceder de 60 contos.

Medições feitas em abril e setembro de 1885 avaliaram em 50 milhões de litros o fornecimento diario do rio Mantiquira e na metade desse volume d'agua o da cachoeira João Pinto, affluente do rio Xerém.

Ainda em 1886, foi levantada, no largo da matriz de Irajá uma pilastra com torneira, abastecida por um encanamento de chumbo com 1.600 metros de extensão, derivado de uma das linhas do rio do Ouro.

Em 3 de outubro, do referido anno, foi entregue ao trafego publico de passageiros e mercadorias o ramal ferreo que se entronca á Estrada de Ferro do Rio do Ouro, com 14 kilometros de extensão, construido entre «Cava e Conceição», para transporte de materiaes destinados ás obras da serra do Commercio.

Foi tambem regular o abastecimento d'agua á cidade durante o anno de 1887, porquanto os effeitos da pequena secca, que se manifestara em alguns dias de dezembro e janeiro, não influiram senão sobre o sup-

primento d'agua do morro de Santa Thereza e bairros das Laranjeiras e Andarahy Grande, isso mesmo devido mais á restricção das horas de fornecimento do que á escassez dos mananciaes, não obstante haver se abandonado, então, o rio Covanca, cujas aguas, tornadas impuras pelos moradores das suas circumvizinhanças, não puderam ser mais distribuidas aos bairros do Engenho Novo, Riachuelo, São Francisco Xavier, Todos os Santos e Engenho de Dentro.

No anno em questão a Inspecção das Obras Publicas despendeu... 139:585$502 com o assentamento de 29.508m de novas canalisações, incluindo encanamentos substituidos por seu mau estado ou insufficiencia de diametro, e estabelecimento de 1.528 pennas obrigatorias.

Em 31 de dezembro funccionaram 31.489 pennas d'agua, 100 postes e 1.265 registros para extincção de incendio, dos quaes 167 foram collocados com o dispendio de 25:028$817.

Pela Directoria do novo abastecimento, foi tirada, no mesmo periodo, em frente á villa de Iguassú, uma derivação do encanamento conductor dos tributarios do rio desse nome, para supprimento de 8 pennas d'agua, concedidas para uso publico á Municipalidade d'aquella villa.

Para esse mesmo fim foi levantada pela referida Directoria uma pilastra com torneiras na localidade denominada «Coqueiros».

Apparecendo por essa época propostas para a venda de terrenos onde existem mananciaes mais ou menos abundantes, a pretexto de que os adquiridos pelos Estados não satisfaziam ás necessidades do consumo em tempos de secca, resolveu o governo, com o fim de desfazer essas duvidas, nomear uma commissão, composta dos engenheiros Antonio Augusto Monteiro de Barros, Herculano Velloso Ferreira Penna e Adolpho J. Del-Vecchio, para, medindo o supprimento diario recebido no reservatorio D. Pedro II, reconhecer a possança dos mananciaes que concorriam ao mesmo reservatorio e examinar tambem se as reclamações que appareciam procediam antes do systema por que a agua era distribuida.

Não temos conhecimento das informações a esse respeito prestadas pela commissão, mas no relatorio de 1888, tratando do mesmo assumpto, attribuia o engenheiro Francisco Bicalho a defeitos na distribuição as reclamações por insufficiencia do supprimento, reclamações, que partiam dos moradores dos pontos altos da cidade que não podiam ser servidos pelas aguas do novo abastecimento e achavam-se ainda na dependencia dos antigos mananciaes.

Nessas circumstacias — opinava aquelle engenheiro — convinha applicar á capital do Imperio o methodo empregado em cidades da Europa, separando os serviços de distribuição d'agua na parte baixa e na parte alta da cidade, e assentando para esta ultima uma canalisação especial que levasse aos reservatorios collocados em altitudes convenientes a quantidade d'agua necessaria ao supprimento.

Não dispondo a Inspecção das Obras Publicas dos recursos necessarios para proceder a tal canalisação, tinha, no emtanto, posto já em

pratica a primeira parte do alvitre lembrado, quando, para separar o abastecimento da parte alta do da parte baixa, supprimiu as derivações das linhas de 0m,30 e 0m,40 da Tijuca, que ficaram, por esse modo, isoladas e destinadas ao exclusivo supprimento dos morros da cidade e propoz a construcção de uma caixa no morro de Santos Rodrigues, para cuja obra acabava de receber a necessaria autorização.

No anno de 1888, como nos precedentes, se não houve abundancia d'agua, nem por isso soffreu a cidade outras faltas, além das que em occasiões de secca se manifestavam nos pontos elevados, que, como já dissemos, não podiam ser servidos pelas aguas do rio do Ouro.

Nesse anno a Inspecção das Obras Publicas, continuando na revisão dos registros de pennas d'agua, procurava restringir o consumo exaggerado e não pago, tendo procedido tambem, para completar a rêde de distribuição, á substituição de canalisações antigas e assentamento de novas, no que empregou 14.959m de tubos de ferro e chumbo de diversos diametros.

Achando-se então concluido o fornecimento obrigatorio, isto é, estabelecido o systema continuo para quasi todos os predios da cidade e para todas as épocas do anno—e tratando-se da canalisação de novos e mais abundantes mananciaes para completar o abastecimento publico, necessario tornou-se proceder ao assentamento de encanamentos auxiliares, que levassem as sóbras do rio do Ouro, depois de completado o abastecimento diario, a bairros mal abastecidos como Catumby, Cattete, Laranjeiras e Botafogo.

O augmento do supprimento resultante das canalisações até então feitas, permittiu á Inspecção das Obras Publicas iniciar, nesse anno, com os recursos do seu orçamento, essas urgentes obras, que começaram pelo assentamento de um encanamento em syphão para trazer á caixa de São Christovam as referidas sóbras de uma das linhas do rio do Ouro.

Esse encanamento parte da linha direita de 0m,80, que abastece o reservatorio D. Pedro II, na cóta de 55m,31, ladeia a parte posterior desse reservatorio, desce á rua Vieira Bueno e, seguindo pelas ruas Abilio, Teixeira Junior, São Januario, praça da Cancella, rua da Imperial Quinta, attinge a rampa por onde já subiam os encanamentos de 0m,20 dos Tres Rios e os dois antigos de 0m,15 do Andarahy Grande, e chega, depois de um percurso de 1.900m, ao reservatorio de São Christovam, onde se divide em dois ramaes, um dos quaes vae ter á parte superior do mesmo reservatorio, na cóta de 53m,20, e o outro ao fundo, na cóta de 48m,48.

A parte baixa do syphão tem tres descargas e estende-se desde a rua Abilio até á rua da Imperial Quinta, sendo de 4m,50 a cóta minima.

O seu diametro é de 0m,25 e o seu fornecimento, que podia attingir a 3.800.000 litros, em 24 horas, aproveitava a grande parte dos bairros do Engenho Novo, São Francisco Xavier, parte baixa do Andarahy Grande, Villa Izabel, Adeia Campista, além da Imperial Quinta da Bôa Vista, Retiro da Gratidão, Olympo Imperial e outros pontos elevados,

estabelecendo-se para abastecimento do Andarahy Grande e Aldeia Campista um ramal de ferro de 0m,15 de diametro e 3.324m de extensão.

Tendo-se verificado, por essa época, achar-se obstruido o antigo encanamento que abastecia o morro do Castello, foi elle substituido por outro de ferro de 0m,12, com 1.158 metros de extensão, derivado do encanamento da Tijuca, na rua Evaristo da Veiga.

Para melhorar o serviço do reservatorio da Tijuca, estabeleceu-se ainda em 1888 uma linha directa entre o reservatorio da encosta daquella serra e os encanamentos que abastecem os morros da cidade, não para aproveitar-se o augmento de pressão em casos de necessidade, como principalmente para não se interromper o serviço desses encanamentos em qualquer caso de concerto do poço de distribuição do novo reservatorio.

Estabeleceu-se tambem communicação por fóra do citado reservatorio da encosta da Tijuca, para evitar interrupções do fornecimento d'agua aos encanamentos do novo reservatorio e dos morros durante o tempo em que se proceder á lavagem dos açudes.

Para abastecer a parte alta das ruas da Princeza Imperial, Almirante Barroso e Ladeira Carvalho de Sá, nas Laranjeiras, sem dependencia do serviço da parte baixa daquella rua, foi prolongado com tubos de 0m,10 de diametro o respectivo encanamento, numa extensão de 1220 metros, até á rua do Aqueducto, em Santa Thereza, onde foi ligado com o do mesmo diametro, que parte do alto das antigas caixas da Carioca.

Em 31 de dezembro de 1888, funccionavam 1.446 registros e 100 postes de incendio, tendo sido estabelecidos nesse anno 181 registros, cuja despesa importou em 18:981$304.

Além desses trabalhos, collocaram-se em todos os theatros rêdes externas e internas apropriadas á extincção de incendios, para completar as que já estavam estabelecidas, e assentaram-se para esse serviço 22 registros.

Na mesma data estavam em goso 38.553 pennas d'agua, correspondendo 4.214 a estalagens e sendo 1.966 gratuitas.

## VII

**Canalisação provisoria e definitiva do rio S. Pedro. Agua em seis dias. — Canalisação das cachoeiras da Serra Velha, Brava e Macuco. — Assentamento de um encanamento de ferro de 0m.50 de diametro, entre o reservatorio do Pedregulho e o largo do Cattete. — Construcção do reservatorio de Santos Rodrigues, etc.**

Para corrigir lacuna sensivel da Lei n. 2.639, de 22 de setembro de 1875, a respeito da desapropriação de aguas e pôr, desse modo, termo ás innumeras difficuldades com que desde alguns annos vinha lutando o governo para completar o plano de abastecimento á cidade, foi votada a Lei de 24 de Novembro de 1888, que providenciou por meio de regras equitativas acerca dessa materia.

Escudado nos artigos 21 a 26 dessa Lei, e de accôrdo com o parecer do Procurador da Corôa, Fazenda e Soberania Nacional, previamente consultado, deliberou o governo, por Decreto n. 10.167, de 12 de Janeiro de 1889, approvar um plano de obras complementares do novo abastecimento, baseado no aproveitamento das aguas do rio S. Pedro, de cuja desapropriação desistira em 1883, em vista da exorbitancia do arbitramento, tendo sido por Decreto n. 10.168, tambem de 12 de Janeiro, declarada de utilidade publica a desapropriação das referidas aguas.

Por Decreto n. 10.178, de 26 do referido mez, foi tambem declarada de utilidade publica a desapropriação das aguas de Tres Rios, ja canalisadas, passando desde então as florestas adjacentes, em Jacarépaguá, a ser conservadas e fiscalisadas por conta do Estado.

Tratava o governo, com o maximo empenho, dos meios de dar principio ás novas obras de canalisação do rio S. Pedro, quando, sem attingir ao gráo de escassez de outras épocas, diminuiu sensivelmente o volume da agua fornecida pelos mananciaes aproveitados, em consequencia da alta temperatura de então.

Este facto, aggravado pelos defeitos da distribuição, e coincidindo com graves pertubações no estado sanitario da cidade, determinou a necessidade de proceder-se a obras extraordinarias, embora provisorias e dispendiosas, com as quaes pudesse, porem, ser augmentado o abastecimento em curto prazo de tempo.

Foi nestas circumstancias que os engenheiros Buarque & Maia, negociantes estabelecidos nesta praça, apresentaram uma proposta ao governo, compromettendo-se a executar, no prazo de 40 dias, as obras precisas, de caracter provisorio, para augmentar de 25 milhões de litros o abastecimento diario da cidade; e tambem, as definitivas para a canalisação do rio S. Pedro, conforme os planos organisados pela Inspecção das Obras Publicas, e das aguas das cachoeiras Serra Velha, Brava e Macuco, na Serra do Commercio, de accôrdo com o projecto organisado pela Directoria do novo abastecimento.

Pela execução de todos esses trabalhos, cessão ao Estado da propriedade dos terrenos por onde corriam as aguas a aproveitar, desapropriação de bemfeitorias nelles existentes, no prazo de 12 mezes, pediram aquelles engenheiros, além do uso de «tramway» do rio do Ouro e isenção de direitos para o materiel a importar, a quantia de 3.800:000$000, paga em tres prestações.

Em vista do parecer dos engenheiros José Freire Parreiras Horta, Chefe da Directoria de Obras da Secretaria de Estado, Francisco de Paula Bicalho, Director das obras do novo abastecimento, e Raymundo Teixeira Belford Roxo, Inspector Geral das Obras Publicas, foi rejeitada aquella proposta, por onerosa á Fazenda Nacional, sendo preferido o plano apresentado por esses engenheiros para reforçar o abastecimento da cidade em proporções quasi iguaes as da proposta Buarque & Maia, e em curto prazo de tempo, plano esse, que consistia na conducção das aguas do rio S. Pedro para o valle de Santo Antonio, por meio de vallas abertas em terra, — para o que foi declarada de utilidade publica, por Decreto n. 10.204 A, de 14 de Março, a desapropriação dos terrenos necessarios á passagem provisoria do rio São Pedro.

Na data do citado Decreto, foi encarregado o engenheiro Francisco Bicalho de iniciar com urgencia as obras necessarias para trazer, no prazo maximo de 40 dias, se antes não fosse absolutamente possivel, o dobro do volume de agua que em tempos normaes era fornecido a cidade.

Emprehendidas immediatamente essas obras, com todo o impulso que o governo lhes podia imprimir, proseguiam ellas de modo a dissipar qualquer duvida a respeito de sua prompta e perfeita execução, quando sobrevieram copiosas chuvas, que difficultaram a continuação dos trabalhos, com a mesma actividade do começo, e trouxeram, ao mesmo tempo, a conveniencia de impor as obras mais solidez e direcção conformada ás novas circumstancias, evitando despesas que não mais seriam justificaveis.

Nesse sentido foi expedido aviso ao engenheiro Bicalho, em 25 do referido mez, de março.

As obras então em andamento, e que ficaram terminadas em junho desse mesmo anno, comquanto provisorias, eram bem importantes, quer pelo augmento do volume d'agua que trouxeram ao abastecimento da capital, quer pelas difficuldades da sua execução, no alto de uma serra distante de todos os recursos, na altitude de 150 metros, para onde tiveram de ser transportados por trabalhadores, por ingremes e longos caminhos, viveres para alimentação, ferramentas e mais utensilios de trabalho, e diversos materiaes de construcção, alguns de grande peso, como pranchões de pinho, taboas, etc.

Conforme o plano da commissão de engenheiros, a que já nos referimos, consistiam as obras provisorias na abertura de 10 $^1/_2$ kilometros de vallas nas vertentes do Rio São Pedro e de 3 $^1/_2$ kilometros nas do Santo Antonio, para onde foram conduzidas as aguas do primeiro desses rios, que atravessam diversas grótas em calhas de tapinhoan, apoiadas sobre pontaletes e travessões de madeira.

A extensão das calhas, cerca de tres kilometros, está incluida na de 14 kilometros em que é avaliada a distancia que vae da repreza de São Pedro á do Santo Antonio.

As novas aguas, tomadas na repreza do rio São Pedro, na altitude de 153 metros acima do nivel do mar, são conduzidas, pela maneira já mencionada, até á cachoeira da Limeira, donde seguem para a da Pedra Liza e dessa para a do Nery, quando se communicam com o rio Santo Antonio por uma calha de alvenaria.

Medidas pelo tenente-coronel Jeronymo Jardim no dia da inauguração das obras, 25 de junho de 1889, em presença do Ministerio da Agricultura e numerosas pessôas, apresentavam essas aguas um volume de 30 a 32 milhões de litros, em 24 horas, que, em epocas de secca, nunca poderia ficar reduzido a menos de 25 milhões.

Neste ponto devemos retroceder para tratar de um incidente occorrido por occasião da rejeição da proposta Buarque & Maia e que embora de ephemeros resultados para o abastecimento da cidade, nem por isso póde ficar em silencio sem sacrificio da fidelidade com que temos historiado os factos relativos a esse importante serviço publico.

Conhecida, depois da rejeição da referida proposta, a deliberação do governo de promover administrativamente, no prazo maximo de 40 dias, a canalisação provisoria do rio São Pedro, de modo a duplicar o volume d'agua fornecido diariamente á cidade em tempos normaes, pelas columnas do «Diario de Noticias» de 16 de março, assegurava o eminente engenheiro Paulo de Frontin em artigo por elle assignado ser inexequivel esse plano, quer em relação ao volume d'agua a aproveitar, quer em relação ao tempo fixado para a execução das obras; no emtanto, concluia aquelle engenheiro, era praticavel trazer, ao abastecimento diario da cidade, no prazo de seis dias, um reforço de 15 milhões de litros d'agua, trabalho esse que se propunha executar mediante autorização do governo, quer empreitando-o pela quantia de 80 contos, cedendo-lhe o governo os

tubos que possuisse e lhe fossem pelo proponente requisitados, fazendo com toda a brevidade o transporte que, pelo tramway do rio do Ouro, fosse necessario e adquirindo o mesmo governo as aguas que fossem indicadas, de custo inferior a 90 contos.

Em vista da reconhecida competencia do autor dessa proposta, lente cathedratico da Escola Polytechnica e ex-chefe de escriptorio na commissão incumbida das obras do novo abastecimento, cargo que exercera por largo tempo e em que devera ter adquirido o conhecimento dos recursos com que contara para a consecução de seu plano, e não podendo o governo, no meio das reclamações que por toda a parte se levantavam contra a falta d'agua, a que se attribuia geralmente a recrudescencia da epidemia reinante, recusar qualquer alvitre que pudesse attenuar os soffrimentos da população, forçoso foi acceitar a mencionada proposta, sendo o respectivo contracto assignado no mesmo dia da publicação do artigo, 16 de março.

Eis as principaes condições do contracto:

1.ª O contractante, Dr. André Gustavo Paulo de Frontin, obriga-se a fornecer para o abastecimento d'agua desta capital, no prazo de seis dias, um volume de 13 a 15 milhões de litros d'agua.

.....

3.ª O governo imperial põe no Thesouro Nacional em deposito, á disposição do contractante Dr. Frontin, a quantia de 90 contos para compra de mananciaes e terrenos que forem necessarios para completa execução do contracto.

4.ª O contractante Dr. Frontin declara que as aguas que trará ao abastecimento da cidade são as da cachoeira da Serra Velha e as das cabeceiras do rio São Pedro, tendo sido as primeiras já arbitradas judicialmente e as segundas estão em terrenos do estado.

.....

9.ª O prazo para terminação das obras e entrega do volume d'agua acima mencionado terminará no dia 24 do corrente mez.

10.ª O contractante Dr. Paulo de Frontin só poderá levantar o deposito de 90 contos, destinados á compra dos mananciaes e terrenos, depois de executado o contrato.

11.ª O governo imperial, para as despesas preliminares, entregará ao contractante Dr. Frontin a quantia de 30 contos.

12.ª Si, no prazo fixado para a execução do presente contracto, não estiverem as obras concluidas e entregue o volume d'agua estabelecido, poderá ser prorogado para mais tres dias, mediante o pagamento de 10 contos de multa por dia excedente do prazo fixado.

13.ª E si, findo o prazo da prorogação concedida, não estiverem as obras concluidas, considerar-se-ha rescindido o presente contracto, perdendo o contractante o direito ao deposito de 90 contos de que trata a clausula 3.ª, bem assim ao pagamento de 50 contos que com os 30 contos de que

trata a clausula 11.ª perfazem a quantia de 80 contos, preço da empreitada que constitue o presente contracto.

14.ª Fica entendido que as chuvas torrenciaes por dois ou mais dias dão ao governo o direito de sustar a execução das obras, sendo indemnisado o contractante das despesas feitas que forem devidamente justificadas.»

Do modo por que foi executado esse contracto diz a seguinte informação, á vista da qual foram effectuados os pagamentos convencionados, sendo logo satisfeita a segunda prestação e, depois de legalizada a transferencia dos terrenos de que trata a clausula 3.ª, a quantia alli fixada:

«Inspectoria Geral das Obras Publicas da Côrte — Rio de Janeiro, 27 de março de 1889.

«Illm.º Exm.º Sr. — Cumprindo o aviso de 21 do corrente, que me incumbiu de fiscalizar a execução do contracto celebrado com o engenheiro Dr. André Gustavo Paulo de Frontin, em data de 16 do mesmo mez, para obras provisorias do abastecimento d'agua desta Capital, venho apresentar a V. Ex. o resultado da minha commissão. As obras executadas pelo engenheiro Dr. Paulo de Frontin, em virtude do seu contracto, consistem em represa e duas calhas de zinco assentadas sobre o terreno em niveis differentes, desde as cachoeiras da Serra Velha e alto da Serra Velha, reunidas na mesma represa, até o reservatorio do Barrelão, na extensão total de 6 kilometros approximadamente.

«No dia 23 as aguas canalisadas para o supprimento provisorio mediam, em ambas as calhas, cerca de 16.000.000 milhões de litros em 24 horas, convindo notar que em tempos de secca as cachoeiras da Serra Velha e alto da Serra Velha representam, segundo medições do engenheiro Gotto, em 1874, o volume de 8.500.000 litros, e, segundo as medições da Directoria das Obras do nôvo obastecimento d'agua, o de 9.070.000 litros.

«As aguas canalisadas pelo contractante, actualmente, não precisas para abastecimento da região da cidade a que eram destinadas, por haver sobras dos antigos mananciaes, e não foram ainda recebidas no reservatorio do Barrelão por estarem barrentas em razão de desmoronamentos produzidos pelas ultimas chuvas. A calha que tinha por fim trazer as aguas da cachoeira de Cantagallo, calculada pela Directoria das Obras do novo abastecimento d'agua em 1.650.000 litros em tempos de secca, ficou interrompida por causa de um desses desmoronamentos. As obras são de caracter excessivamente provisorio, como permittia o exiguo prazo de seis dias estipulado no contracto, sendo incontestavel que não poderão resistir ás chuvas abundantes sem efficaz consolidação que se transformará em obras definitivas, não me parecendo neste caso inteiramente justificavel o projecto adoptado, visto que foi para condições mui differentes, como são as do abastecimento provisorio em occasião da secca, que ameaçava prolongar-se. Quanto aos terrenos e mananciaes adquiridos e utilisados, são exclusivamente as cachoeiras da Serra Velha, a que se refere a clausula 4.ª do contracto. O contractante deixou de canalisar as aguas das cabeceiras do rio S. Pedro, a que se refere a mesma clausula, e pretendia em substi-

tuição canalisar as das cachoeiras do Macucos e Cantagallo, o que de certo teria levado a effeito dentro do prazo estipulado, a julgar pelas obras executadas, se não tivessem occorrido chuvas abundantes, que inutilisaram parte dos trabalhos durante a execução. Attendendo a estas circumstancias imprevistas, que póde considerar-se força maior e á clausula 1.ª do contrato, proponho a V. Ex. que sejam acceitas as obras executadas, paga a prestação de 50 contos da clausula 13.ª, restituido, porém o material não empregado e fornecido pela Inspectoria das Obras Publicas, em virtude da clausula 2.ª do contracto, e que não se tiver utilisado. Devo tambem communicar a V. Ex. que o contractante se encarregou da conservação de todas as obras gratuitamente até o dia 24 do proximo mez, ou durante 30 dias.

«Deus Guarde a V. Ex. — Illm.º Sr. Conselheiro Rodrigo Augusto da Silva — Ministro e Secretario de Estado dos Negocios Extrangeiros e interino dos da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.—(Assignado) Raymundo Teixeira Belford Roxo, Inspector Geral.»

Depois destes actos do governo surgiram duvidas a respeito da quantidade d'agua assim obtida, do modo por que foram distribuidas e da execução que tiveram as obras.

Procurava o governo averiguar esses factos de modo a esclarecer a opinião publica e demonstrar a imparcialidade e zelo com que haviam procedido os funccionarios que nelles tomaram parte, quando a mudança da situação politica, de facto seguida pela das instituições, interromperam essas diligencias, deixando sem solução este negocio sobre o qual, no emtanto, não é permittido admittir duvidas em vista dos documentos publicados no relatorio do Ministerio da Agricultura, de 16 de maio de 1889, que demonstram de modo evidente, tanto a correcção do contractante como a dos que tiveram de fiscalisar a execução do contracto.

Dada por terminada esta questão, retomamos o fio interrompido da nossa narrativa.

Concluida em junho de 1889 a canalisação provisoria do rio São Pedro, começaram em agosto as obras definitivas, de accordo com o projecto approvado pelo decreto n. 10.167, de 12 de janeiro do mesmo anno, a que em outra parte já nos referimos.

Para o transporte de materiaes para essas obras foi construido um ramal de linha ferrea que partindo da Estrada de Ferro do Rio do Ouro, no logar denominado Carlos Padeiro, termina na base do plano-inclinado que existe nas proximidades do rio São Pedro, depois de um percurso de 12 kilometros.

As obras de canalisação definitivas do rio São Pedro, que ficaram concluidas em março de 1892, são assim descriptas pelo illustrado Inspector das Obras Publicas, Dr. Belford Roxo, no seu já citado relatorio de 1893:

«A tomada d'agua ou represa está situada na cóta de 153 metros, as aguas são conduzidas por meio de aqueducto, ou canalete de depuração

coberto ao cahir da represa com arco de tijolo de 0m,60 de flecha e 0m,22 de espessura, apoiado sobre paredes de alvenaria de pedra com argamassa de uma parte de cimento para duas de areia completamente emboçada com argamassa de partes iguaes de cimento e areia, tendo 0m,42 no alto, 0m,55 na base, largura de 1m,20 em cima e 1 metro no fundo, na extensão de 28m,50; dahi o aqueducto fica descoberto — passando tambem a largura a ser de 2m,10 em cima e 1m,90 no fundo, sendo a sua extensão de 310m,50 até a caixa de areia.

«Tem esse aqueducto 7 degráos ou quedas d'agua, sendo a differença do nivel destas quédas 7 metros; passa sobre uma ponte-aqueducto de 2 vãos de 4 metros em arco de tijolo de 0m,52 de flecha e 0m,45 de espessura, sobre pegões de alvenaria de pedra com argamassa de um de cimento para dois de areia na extensão de 20 metros; de 30 metros em 30 metros, o fundo do aqueducto desce 0m,60 sobre 3 metros, formando caixa para deposito de areia com o competente esgoto para lavagem.

«A' distancia de 339 metros, a partir da repreza (fim do aqueducto), acha-se situada a caixa de areia de fórma rectangular com 6m×3m,8 e 2 metros de fundo, de alvenaria de pedra com argamassa de um de cimento por dois de areia completamente emboçada com partes iguaes de cimento e areia; esta caixa communica-se por meio de tubos de ferro de 0m,80 com o registro de parada que se acha abrigado em uma pequena construcção contigua a essa caixa; dahi parte o encanamento de ferro fundido de 0m,80 de diametro, na altitude de 146m, em 14.412 de extensão até o reservatorio do rio do Ouro, na altitude de 122m,70, e para o reservatorio principal de distribuição d'agua na parte baixa da Capital Federal, na altitude de 50 metros, sendo o percurso de 57.614 metros.

«Em seu percurso passa esse encanamento sobre 4 pontes, sendo a primeira sobre o rio do Ouro com 3 vãos, dos quas o 1.º e 3.º de 5m,40 e o 2.º de 8m,70.

«A segunda sobre o rio Santo Antonio, com 3 vãos, sendo o 1.º e o 3.º de 5m,40 e o 2.º de 7m,50.

«A terceira sobre o rio São Pedro, com os vãos de 7m,40.

«A quarta sobre o rio São Pedro, com 6 vãos de 7m,30.

«Atravessa diversos trechos sobre pilares de alvenaria de pedra espaçados de 3m,20 a 7m,35 de eixo a eixo.

«Tem 26 boeiros, 7 registros de parada, 4 de descarga, 12 ventosas competentemente abrigadas em construcções apropriadas a esse fim.

«A pressão de trabalho póde variar de 13 a 15 atmospheras, funccionando ou não para o reservatorio do rio do Ouro.»

Approvado e mandado executar pelo aviso n. 7, de 28 de junho de 1889, o projecto para a canalisação das cachoeiras da Serra Velha, Brava e Macaco, na serra do Commercio, tiveram essas obras tambem começo no mesmo anno de 1889.

Como as do rio São Pedro, começaram ellas pela construcção de uma linha ferrea para conducção de materiaes, partindo da Estrada de

Ferro do Rio do Ouro, no logar denominado «Cava», e terminando na estação de Tinguá, com cerca de 12 kilometros de extensão, tendo-se construido tambem, para o mesmo fim, dois planos inclinados com machina a vapor fixa para subir 80 metros de altura e linhas de serviço com trilhos Decauville.

A respeito dessas obras eis o que diz tambem o Inspector das Obras Publicas no seu mencionado relatorio de 1893:

«As aguas da cachoeira da Serra Velha são tomadas por meio de repreza na cóta de 145 metros, e dahi passam a uma calha de depuração com a extensão de 88 metros, seguindo o encanamento de ferro fundido de 0m,40 de diametro, na extensão de 1.300 metros, até á caixa de reunião «José Bulhões», na cóta de 128 metros; tem dois registros de parada, dois de descarga, duas ventosas e seus competentes abrigos.

«As aguas da cachoeira do Macuco são tomadas por meio de reprezas na cóta de 138 metros, passando dahi ao encanamento de ferro fundido de 0m,40 de diametro, na extensão de 240 metros até á caixa de Reunião «Honorio Bicalho», na cóta de 136 metros.

«As aguas da cachoeira Brava são tomadas por meio de repreza na cóta de 138m,5 e dahi conduzidas em tubos de ferro fundido da 0m,40 de diametro e na extensão de 360m até a caixa de reunião «Honorio Bicalho», na cóta de 136m; dessa caixa parte o encanamento de ferro fundido de 0m,60 de diametro, extensão de 1.900 metros, até a caixa de reunião «José Bulhões».

«Esse encanamento com 138m de extensão, conduz as aguas das duas cachoeiras acima referidas, Brava e Macuco, á caixa de reunião «José Bulhões».

«Dessa caixa de reunião parte o encanamento de ferro fundido de 0m,80 de diametro, com a extensão de 800 metros, até o reservatorio do Barrelão, na cóta de 126; é esse o encanamento que conduz todas as aguas das cachoeiras das serras de Tinguá e Commercio, Colomy, Gyro Comprido, Bôa Esperança, Serra Velha, Macuco e Brava; corregos da Ponte, Bacurubú, Cantagallo, etc.

«Tem esse encanamento um registro de parada e um de descarga».

Antes de proseguir é necessario dar conta das numerosas e importantes obras executadas, em 1889, pela Inspecção das Obras Publicas com o fim de separar quanto possivel, modificada a velha rêde de encanamentos, os serviços das regiões baixa e alta da cidade, abastecidos pelos novos e antigos mananciaes, conseguindo por esse meio levar parte das aguas destinadas ao reservatorio do Pedregulho aos bairros do Cattete, Laranjeiras e Botafogo, até então mal suppridos por insufficiencia de pressão dos respectivos encanamentos.

Muitos outros trabalhos foram tambem executados para completar e melhorar a rêde de distribuição, já pelo estabelecimento de novas canalisações, já pela substituição das imprestaveis ou de reduzido diametro; porem a todas as obras, nesse anno, realisadas excede em importancia o en-

canamento de ferro de 0m,50, assentado por proposta da Inspecção das Obras Publicas, datada de 1887, entre o alto do Pedregulho e o largo do Cattete, com o fim de levar as sóbras do rio do Ouro a este bairro, ao das Laranjeiras e ao de Botafogo.

Esse encanamento, derivado da linha esquerda de 0m,80 que alimenta o poço de chegada do reservatorio do Pedregulho, na cóta de 55 metros, desce pelo lado esquerdo do plano inclinado até a rua D. Anna e sobe até ligar-se com o encanamento de sahida do mesmo reservatorio.

Dahi em diante segue pelas ruas D. Anna, Thomaz Alves, Abilio, Teixeira Junior e General Argollo, até o seu ponto culminante.

Do alto da rua General Argollo segue até o registro de parada em frente ao Internato do Gymnasio Nacional, donde prosegue, pela rua Coronel Figueira de Mello, até ao rio Joanna, e continua até á subida junto á ponte do rio Maracanã e, seguindo até á entrada da rua Mariz e Barros, curva-se, margeando o lado esquerdo da Estrada de Ferro Central até encontrar o canal do Mangue, por cuja margem esquerda continua até entrar na rua Visconde de Itaúna, depois de haver atravessado as pontes do Boulevard e de Miguel de Frias.

A partir da rua Visconde de Itaúna segue nessa mesma extensão de 6.050 metros, margeando o canal do Mangue até á bacia do mesmo canal, donde se dirige em curva ate entrar no campo da Acclamação, formando ahi grande curva e estendendo-se em torno do mesmo campo até a travessa e rua do Senado.

Dahi segue em curva até a rua do Lavradio, percorre as dos Arcos e Maranguape em toda a extensão, entrando no largo da Lapa que atravessa quasi inteiramente em uma longa curva traçada com o fim de entrar na rua do mesmo nome, seguindo depois pelas da Gloria e Cáttette, que percorre em toda a extensão até o largo desta ultima denominação.

Deste encanamento, que faz um percurso de 10.500 metros, sahem as seguintes derivações:

De 0m,30 para o bairro do Rio Comprido.

De 0m,20 para o bairro de Catumby.

De 0m,25 para o bairro do Cattete, desde a rua Santo Amaro até o largo daquelle nome.

De 0m,30 para o reservatorio do Morro da Viuva, auxiliando o abastecimento do Bairro de Botafogo.

De 0m,20 para o bairro das Laranjeiras.

As despesas com o assentamento desse encanamento, que correram por verba especial, modificação correspondente das redes do 1.º, 2. e 3.º districtos das Obras Publicas, incluindo 10:192$943 despendidos com a construcção da caixa do morro de Santos Rodrigues, importaram em . . . 191:401$067.

Em 1889 continuaram as obras de construcção da caixa do morro de Santos Rodrigues, iniciadas no anno anterior.

Dividida em dois compartimentos e com capacidade para 12.000.000

de litros, começou essa caixa a funccionar em 1894, recebendo agua da Tijuca por um encanamento de ferro de 0m,15 de diametro, derivado do de 0m,28, que abastecera em outros tempos as caixas do Barro Vermelho, no Estacio de Sá.

Com o mesmo fim de reservar as aguas da Tijuca para exclusivo supprimento dos morros, procedeu-se, tambem nesse anno, ao assentamento de um encanamento de ferro de 0m,30 de diametro e 475m de extensão na rua do Conselheiro Pereira Franco, para ligar ao encanamento de 0m,50 do rio do Ouro, que passa pela rua Visconde de Itaúna o de 0m,28, até então supprido pelas referidas aguas da Tijuca.

Por esse mesmo tempo foram executados os seguintes trabalhos:

Assentou-se, partindo do encanamento de 0m,28 da rua Haddock Lobo, pela rua Malvino Reis, um encanamento de ferro de 0m,20 que foi encontrar-se ao antigo encanamento do mesmo diametro da rua da Estrella, ligando-se com os encanamentos parciaes das ruas de São Claudio, Barão de Itapagipe, Leste, Morro, Dr. Costa Ferraz, Bispo e travessa da Luz.

Esse encanamento, que percorre 1.043m de extensão, possue, além dos registros de ligação, um de parada de 0m,28 e um de descarga de 0m,10.

O encanamento de ferro de 0m,30, da rua Malvino Reis, foi prolongado com o mesmo diametro pela rua da Estrella, na extensão de 362 metros, até ao canto da rua Barão de Petropolis, onde bifurcou-se, tendo um dos ramos o diametro de 0m,15 e o outro de 0m,20.

O ramo de 0m,15, que abastece toda a rua de Itapirú e segue até Catumby, possue 9 registros de parada e 3 de descarga, derivando-se delle os encanamentos que supprem d'agua as ruas Barão de Petropolis, Navarro, Coqueiros, Floresta, Chichorro, Cunha, José Bernardino e ladeira do Pinheiro.

O ramo de 0m,20, acima referido, foi porteriormente prolongado pela rua Barão de Petropolis até ao reservatorio de Santa Thereza.

Do encanamento de 0m,30 da rua da Estrella, antes da bifurcação já mencionada, parte um ramal de 0m,10 para a rua de Santa Alexandrina.

O encanamento de 0m,15 de Catumby, prolongamento do de igual diametro da rua Itapirú, bem como um outro que já existe nesse bairro, foi ligado ao de 0m,50 do rio do Ouro por uma linha de 0m,20 de diametro e 344 metros de extensão estabelecida pela rua Visconde de Sapucahy.

Nos trabalhos para complemento da rêde de distribuição, substituição de encanamentos, etc., empregaram-se 45.420 metros de linhas de ferro e chumbo de diversos diametros, que importaram em 152:730$906.

Em 31 de dezembro de 1889, estavam em gozo 39.782 pennas d'agua, e funccionando 1.534 registros de incendio e 100 postes, sendo nesse anno collocados 66 registros com o dispendio de 9:086$332.

## VIII

Reversão para as Obras Publicas de todos os trabalhos relativos ao novo abastecimento. — Regulamento approvado pelo decreto n. 3.056, de 24 de outubro de 1898, sujeitando a medidor o fornecimento d'agua para fins industriaes. — Elevação da taxa do consumo d'agua. — Construcção de uma 3.ª linha de 0m,80 entre os reservatorios do Barrelão e Pedregulho. — Obras para canalisação dos rios Xerém e Mantiquira. — Extensão total dos encanamentos de alimentação e distribuição. Despesas com o abastecimento da cidade desde 1850 até 1897. — Hydrometros. — Considerações sobre a vantagem desses apparelhos. — Conclusão.

Por decreto n. 364, de 26 de abril de 1890, reverteram para a Inspecção das Obras Publicas todos os trabalhos relativos ao novo abastecimento d'agua que se achavam então a cargo do Dr. Francisco Bicalho e que daquella repartição haviam sido desligados desde 17 de junho de 1880, em consequencia do accidente occorrido no compartimento inferior do reservatorio do Pedregulho.

Em 1899, como no decennio decorrido desde 1890, em que não houve propriamente falta d'agua por effeito de seccas e outros motivos senão nos morros abastecidos por antigos mananciaes, nos bairros adjacentes ao de Botafogo, e nos pontos mais elevados dos suburbios, servidos ainda por defeituosas canalisações de insufficiente diametro, não obstante o progressivo augmento que teve o abastecimento total da cidade no decorrer desses annos, elevando-se de 79 a 168 milhões de litros diarios, o fornecimento por pessôa regulou em 1899, segundo informações da Inspecção das Obras Publicas, que calculou em 650,000 habitantes a população do Districto Federal, por quantidade inferior a 160 litros, o que deve ser attribuido, como opina a mesma repartição, á reducção de 40% que soffreram todas as aguas canalisadas, sendo que as do Pedregulho, além das perdas a que

estão sujeitas, como todas as outras, pelo desperdicio e defeitos dos encanamentos, foram ainda diminuidas pelo fornecimento a diversas povoações do Estado do Rio, situadas entre o citado reservatorio do Pedregulho e os da serra do Tinguá; fornecimento feito por diversos ramaes, cujo diametro varia de 0m,03 a 0m,50.

Além disso e para augmentar a depressão dos encanamentos que não permittia prolongar por mais de 10 horas o fornecimento aos andares superiores dos predios, mesmo dos que se acham situados na parte mais baixa da cidade, funccionavam, por esse tempo, numerosas caixas automaticas que consumiam, na lavagem incompleta dos respectivos esgotos, o quadruplo ou mais da quantidade d'agua correspondente a cada penna.

Para evitar esse inconveniente, conseguiu a Inspecção das Obras Publicas, em 1894, que a Directoria de Hygiene e Assistencia Publica, fizesse adoptar, em substituição daquellas caixas, outras funccionando a mão, com descargas abundantes nas occasiões precisas, para lavagem dos water-closets.

Para impedir o consumo não pago e restringir o desperdicio, avaliado então pela Inspecção das Obras Publicas em 26% sobre o abastecimento diario, havia já essa repartição, por seu illustre chefe Dr. Belford Roxo, apresentado um projecto de regulamento, cujas idéas acham-se em parte exaradas no regulamento organizado, em 1898, pelo marechal Jeronymo Jardim, quando Ministro da Viação, e que baixou com o decreto n. 3056, de 24 de outubro desse anno, applicando medidores (hydrometros) aos serviços industriaes e todos aquelles onde o consumo pudesse occasionar desperdicios, conservando, porem, livre, como até então, o fornecimento d'agua destinado a usos domesticos e hygiene das habitações.

Antes desse decreto havia sido expedido o de n. 2794, de 13 de janeiro, tambem de 1898, approvando um regulamento para arrecadação da taxa de penna d'agua que, conforme por diversas vezes opinara a Inspecção das Obras Publicas, pelos seus respectivos chefes, Drs. Belford Roxo e Floresta de Miranda, foi elevado a 54$ para os predios de 1.ª classe e a 36$ para os de segunda.

São considerados predios de 1.ª classe os de aluguel superior a 2:400$000 annuaes; de 2.ª aquelles cujo aluguel não exceder daquella quantia.

Por esse regulamento ficaram sujeitos ao pagamento de 100 réis por metro cubico d'agua, determinado por meio de apparelho medidor (hydrometro), os estabelecimentos de educação, os de beneficencia e respectivos hospitaes, as congregações civis ou religiosas, e as casas de saúde que não gozavam de isenção de taxa na data da promulgação desse regulamento, e as estalagens, etc.

Ao pagamento de 150 réis por metro cubico d'agua, tambem determinado por apparelho medidor, ficaram sujeitas as casas de banho, as cocheiras e quaesquer estabelecimentos em que o consumo seja proveniente de uso industrial.

Para augmentar o volume d'agua destinado ao abastecimento da

cidade, então insufficiente, embora reforçado, em 1891, pelo concurso das cachoeiras da Serra Velha, Brava e Macuco, e, em 1892, pela canalisação definitiva do rio São Pedro, autorizou o aviso n. 42, do Ministerio da Viação, de 12 de fevereiro desse mesmo anno, a construcção de uma terceira linha de 0m,80 de diametro, para aproveitamento das consideraveis sóbras dos mananciaes das serras do Tinguá e Commercio, que então se perdiam em prejuizo do abastecimento publico.

Essa terceira linha que, por aviso n. 19, de 5 de setembro de 1890, devia substituir um dos dois encanamentos de 0m,80, projectados para conduzir á cidade as aguas dos rios Xerém e Mantiquira, construida soba direcção do distincto engenheiro Luiz Maggessi, começou a funccionar desde agosto de 1893; parte do reservatorio do Barrelão, para onde convergem as aguas dos differentes mananciaes das serras do Tinguá e Commercio, a 122m,589 acima do nivel do mar, e, com o diametro de 0m,80 que conserva em toda a sua extensão, percorre 12k,629m ao longo do ramal de Iguassú, da Estrada de Ferro do Rio do Ouro, até á Cava, donde segue quasi o mesmo traçado das outras duas linhas de encanamento de 0m,80 até o poço de chegada do morro do Pedregulho.

As passagens sobre os rios Itaipú, Retiro, Guimbú, Pavuna e Merity, que se encontram no percurso dessa canalisação, são as mais importantes, sendo algumas do mesmo typo das antigas sobre pilares ou com tirantes de ferro e outras sobre pontes de alvenaria.

Tem essa linha 16 registros de parada, 18 ditos de descarga, 41 ventosas duplas, 10 simples e 4 valvulas de segurança e seus competentes abrigos.

Algum tempo depois de concluida essa obra, ficaram assim estabelecidas as diversas derivações que partem dos tres encanamentos de 0m,80 que concorrem ao reservatorio do Pedregulho, para abastecimento de povoações situadas nas proximidades da zona percorrida por esses encanamentos, antes de chegarem ao citado reservatorio;

Da 1.ª linha, que mede desde o rio São Pedro até o reservatorio do Pedregulho 57.846 metros de extensão: ramal de 0m,25 para a caixa de São Christovam; dito de 0m,15 no caminho dos Pilares para Cascadura, Todos os Santos e Inhaúma e dito de 0m,50 na praça de Bemfica, primitivamente derivado da 3.ª linha, para Engenho Velho, Andarahy, Villa Izabel e Engenho Novo;

Da 2.ª linha, que percorre 48.378 metros desde o rio do Ouro até o Pedregulho: ramal de 0m,50 para o Cattete, Laranjeiras e morro da Viuva; dito de 0m,10 para o Asylo de Invalidos da Patria, na ilha do Bom Jesus; dito do mesmo diametro na estrada de Santa Cruz, para a estrada de Manguinhos e Santa Cruz.

Da 3.ª linha, que mede entre o Barrelão e o Pedregulho 46.489 metros de extensão: ramal de 0m,20, em Irajá, para Cascadura e Realengo; dito de 0m,15 em Bemfica, para o Retiro Saudoso; dito tambem de 0m,15 para as ruas D. Anna Nery e São Luiz de Gonzaga, além de outros que abastecem torneiras publicas, etc.

Com a conclusão da 3.ª linha começou o abastecimento da cidade a receber o consideravel reforço de 37 milhões de litros d'agua, diariamente, mas nem assim foi possivel evitar as reclamações que, como de costume, continuaram a apparecer nos morros e nas zonas mais elevadas dos suburbios, devidas a causas já sufficientemente explicadas.

Para abastecimento dessas localidades, algumas de nivel superior ao reservatorio do Pedregulho, resolveu o governo canalisar os rios Xerém e Mantiquira, que correm em terras da fazenda do Galrão ou Tres Cachoeiras, situada na serra da Estrella, e adquiridas, como já dissemos, pelo Estado, em 1886, pela quantia de 60:000$, fazenda essa que fôra offerecida ao governo pelo cidadão Manoel Ubelhart Lemgruber por intermedio do Dr. Paulo de Frontin, que se propunha a canalisar os referidos rios mediante contracto que foi depois rescindido, tendo esse engenheiro construido um ramal de linha ferrea que entroncava com a Estrada de Ferro do Norte, partindo do litoral, para transporte dos tubos que tinham de ser empregados na referida canalisação e por elle fornecidos.

O rios de que se trata e cujo volume d'agua eleva-se a cerca de 100 milhões de litros, em 24 horas, são formados: o Xerém, pela affluencia das cachoeiras do Tinguá, Itapicú, João Pinto, rio Paraiso, etc.; o Mantiquira, pelas cachoeiras do Palmital, Meio, João Ribeiro, etc.

Pelo projecto organizado pelas Obras Publicas, essas aguas, tomadas por meio de reprezas, na cóta de 180 metros acima do nivel do mar, terão de ser conduzidas por duas linhas de tubos de ferro de 0m,80 de diametro para o reservatorio da meia encosta da serra da Tijuca ou para outro que tenha de ser construido em logar que mais conveniente pareça, importando todas as obras em 18 mil contos.

Em 1890, embora não tivesse sido ainda approvado pelo governo esse projecto, nem concedidos os meios para sua execução, iniciou a Inspecção das Obras Publicas os trabalhos de canalisação dos mencionados rios pela construcção de um ramal da Estrada de Ferro do Rio do Ouro, a partir do kilometro 13, entre a povoação Vicente Carvalho e a Penha a encontrar-se na Estrada de Ferro do Norte, com o que fôra construido pelo Dr. Frontin.

Concluido esse ramal, começou, em 1891, a partir do kilometro 29 da Estrado de Ferro do Rio do Ouro, no logar denominado Brejo, sob a direcção do Dr. Luiz Maggessi, a construcção do ramal do Xerem, destinado ao transporte de materiaes para a referida canalisação.

Essa obra, a que tem faltado sempre os necessarios meios para desenvolver-se com a rapidez reclamada pela sua utilidade, parou completamente durante a construcção da 3.ª linha, e por extincção da verba, desde 1 de janeiro de 1899 até 1 de novembro do mesmo anno, recomeçando nessa data, por lhe haver sido applicado o producto da venda do ferro utilisado das Obras Publicas, conforme dispuzera o art. 51 da lei n. 560, de 31 de dezembro de 1898.

Em consequencia de tão longas interrupções e sobretudo da exigui-

dade das verbas concedidas para execução de tão grandiosa obra, nem começado ainda foi o assentamento dos encanamentos, achando-se apenas concluidos e em trafego 21 kilometros de estrada de ferro e em andamento os 10 kilometros que faltam para chegar ao ponto terminal.

Conjuntamente com essas obras, emprehendidas para augmentar o volume d'agua destinado ao abastecimento da cidade, numerosas outras continuaram a ser executadas pela Inspecção das Obras Publicas para melhorar a sua distribuição.

Da immensa relação de trabalhos feitos no decennio de 1890 a 1899 mencionaremos apenas os seguintes:

Em 1890 foi prolongado o encanamento de 0m,15 da rua de São Luiz Gonzaga, na extensão de 2.620 metros, pelas ruas D. Anna Nery e Vinte e Quatro de Maio, para augumentar a pressão dos encanamentos do Engenho Novo e de diversas outras localidades; foi estabelebida uma canalisação de chumbo, com 4.721 metros de extensão, para abastecimento das ruas transversaes e longitudinaes do campo do Padilha; em São Christovam foi assentado um encanamento de ferro de 0m,15, com 1.798 metros de extensão, para melhorar o abastecimento á Ponta do Cajú e ruas adjacentes, enfraquecido pelo consumo das fabricas estabelecidas naquelle bairro; e para levar ao reservatorio de Santa Thereza aguas da Tijuca, o que nunca se pôde conseguir, foi, ainda nesse anno, assentado um encanamento de ferro de 0m,20 de diametro, pela rua Barão de Petropolis, com 1.948 metros de extensão, derivado do de 0m,30 da rua da Estrella, no Rio Comprido.

Em 1891, estabeleceu-se uma segunda linha de 0m,25 de diametro e 7.700 metros de extensão, entre o reservatorio do Tres Rios e o da Reunião para aproveitamento das sóbras desse manancial, avaliadas na quantidade minima de 1.000m³, em 24 horas, afim de abastecer os pontos mais altos do Engenho Novo, tendo importado essa obra em 112:469$560, não incluindo o transporte dos tubos em que se despenderam 23:256$000; foi substituido por tubos de ferro de 0m,20 de diametro o antigo encanamento de manilhas da Lagoinha; e estabelecido entre as caixas do rio Cabeça e o largo das Tres Vendas uma canalisação de ferro de 0m,20, para augmentar o fornecimento d'agua aos bairros da Gavêa e Jardim Botanico.

Em 1893, além de diversas canalisações para abastecimento de torneiras publicas e predios particulares, que então foram estabelecidas, principiou no logar denominado Mundo Novo, nas Laranjeiras, a construcção de uma caixa para supprir com aguas da Carioca a parte desse bairro insufficientemente abastecida pelas nascentes do Morro do Inglez.

Em 1895 derivou-se agua para as Escolas Militar e Superior de Guerra, por encanamentos ligados ao do reservatorio do Morro da Viuva, etc.

Para abreviar, deixamos de mencionar muitas outras obras desta especie executadas para o mesmo fim pela Inspecção das Obras Publicas as quaes constam dos diversos relatorios do Ministerio da Viação, relativos ao decennio em questão.

A vasta rêde dos encanamentos de distribuição da cidade e seus suburbios, medida em 1898, apresentou a seguinte extensão:

| | |
|---|---|
| Tubos de ferro de diversos diametros | 594m,381 |
| Ditos de chumbo idem, idem.... .... | 169m,900 |
| Total . .... ..... | 764m,281 |

Os encanamentos conductores ou de alimentação, dos diametros de 0m,20, 0m,40, 0m,60 e 0m,80 que, directa ou indirectamente, conduzem aguas ao reservatorio do Pedregulho, têm a extensão de 167.758 metros, conforme ficou verificado por medições feitas em 1899; e os aqueductos de alvenaria, construidos nas serras do Tinguá e Commercio para conducção d'agua ás caixas de derivação, conforme as mesmas medições, têm a extensão de 4.128 metros.

Em 1890, funccionavam 41.033 pennas d'agua, e, em 1899, 55.798 e 419 hydrometros, dos quaes 364 foram estabelecidos em substituição de pennas, de accordo com as disposições do regulamento approvado pelo decreto n. 3056, de 24 de outubro de 1898.

No anno de 1899 era esta a extensão total da Estrada de Ferro do Rio do Ouro e seus diversos ramaes:

| | Kilometros |
|---|---|
| Da Quinta da Boa Vista, no Cajú, á repreza do rio do Ouro | 52 |
| Do kilometro 13, povoação Vicente Carvalho, á Penha..... | 6 |
| Do kilometro 29, Brejo ao Xerém..... | 21 |
| Do kilometro 40, ramal de Iguassú, da Cava á Conceição.. | 12 |
| Do kilometro 50, ramal de São Pedro, que termina na estação do mesmo nome ..... | 12 |
| Total ..... ... | 103 |

Com relação ao anno de 1900, onde termina a primeira parte deste trabalho, que abrange o longo periodo de quasi tres seculos, nada accrescentaremos a respeito do abastecimento da cidade; parecendo-nos, porém, que nem o supprimento d'agua foi augmentado durante esse anno, em que rigorosa e prolongada secca se manifestou nos antigos mananciaes, nem obras novas de qualquer natureza foram emprehendidas, continuando sómente as de canalisação dos rios Xerém e Mantiquira com o pouco desenvolvimento de que se resentem desde o seu inicio, em consequencia da deficiencia das verbas que lhes são consignadas.

No emtanto, si o serviço de distribuição d'agua foi feito com regularidade maior que a dos ultimos annos passados, deve-se isso unicamente á applicação dos hydrometros, estabelecidos pelo regulamento baixado com o decreto n. 3056, de 24 de outubro de 1898, para os serviços industriaes e todos aquelles onde o consumo pudesse occasionar desperdicios d'agua.

E' que, finalmente, fôra reconhecida a necessidade urgente de cohibir o enorme consumo abusivo e não pago, que, desde muito tempo, inutilizava os esforços da administração publica para dotar esta cidade

de um serviço abundante e regular de abastecimento d'agua, no que se haviam despendido consideraveis sommas, sem conseguir-se o almejado fim.

A tal proposito escreve o Dr. Borja Castro, á pag. 463 do seu «Expositor Technico», depois de referir-se ao augmento de consumo nas grandes cidades:

«O Rio de Janeiro neste ponto marcha pelo mesmo caminho que seguem as cidades que progridem, embora por toda a parte, e aqui principalmente, cause surpreza o facto extraordinario de que addicionando-se todos os annos novos contingentes de mananciaes, no anno seguinte se reconheça a insufficiencia do que se possue, e quando pretende-se resolver de uma vez a questão eterna do abastecimento, recorrendo-se a mananciaes mais abundantes e longinquos, reconhece-se poucos annos depois a necessidade de novos.»

E na verdade, depois da canalisação dos rios do Ouro e Santo Antonio, de perto seguida pela dos tributarios do rio Iguassú e de outras nascentes das serras do Tinguá e Commercio, que deviam completar o plano do novo abastecimento, reconheceu-se a necessidade de proceder tambem á do rio São Pedro, de que se havia anteriormente prescindido por inutil.

Trazidas para a cidade essas aguas, em 1890, em volume nunca inferior a 25 milhões de litros diarios, nem assim melhorou o abastecimento, de modo a se poder dispensar o concurso de novas aguas.

Tratou-se então da construcção de uma 3.ª linha de $0^{m},80$ para aproveitamento das sóbras dos rios daquellas serras, a que no seu relatorio de 1889 já se referira o fallecido Dr. Belford Roxo, como meio de «se poder manter o nivel piezometrico em todos os pontos da rêde da cidade em altura conveniente para ser garantido um bom serviço em alta pressão, podendo funccionar sempre as fontes de ornamentação.»

A 3.ª linha foi construida e fornece agua (35 milhões diarios no minimo), desde 13 de junho de 1893 e, infelizmente, nem mesmo um serviço continuo podemos ter.

Para este facto, attribuido sempre ao augmento da população, á deficiencia dos mananciaes aproveitados e ao máo estado da rêde de distribuição, concorre essencialmente o enorme desperdicio no interior dos predios, avaliado em mais do quadruplo da quantidade d'agua que compete a cada penna.

Este mal, que é peculiar ao fornecimento livre a predios e acaba sempre por prejudicar o abastecimento geral, como acontece nesta cidade, augmenta em mais de 50% o supprimento d'agua necessaria ao consumo publico.

Por observações feitas em Plymouth verificou-se que, nos fornecimentos livres, para o aproveitamento util de 256 litros d'agua, perdem-se 472.

Experiencias feitas em Liverpool e Edimburgo com o hydrometro Deacon accusaram resultados identicos.

Em Londres, onde o consumo util era apenas de 63 litros por habitante, verificou-se, em annos passados, que o consumo real, que havia sido antes de 91 litros, regulava afinal por 172.

Entre nós aconteceu mais ou menos a mesma cousa: o consumo d'agua que até 1890 permittia recolher durante a noite, ao reservatorio do morro de São Bento, sôbras do abastecimento diario da cidade em volume tão consideravel que necessario tornou-se muitas vezes lançal-as ao mar por não haver onde deposital-as, augmentou por modo tal depois daquelle anno que nunca mais foi possivel abastecer o citado reservatorio, que desde então se conserva vasio e inutil.

Como se está vendo, o consumo real sempre crescente e em proporções taes que na Europa excedia o proprio consumo util, é a causa primordial de todas as irregularidades observadas nos fornecimentos livres e não poderá nunca ser vencido pelo augmento do volume d'agua destinado ao abastecimento publico, como inutilmente se tem pretendido conseguir entre nós.

Para reprimir, senão extinguir esse abuso, lesivo aos interesses do Estado e prejudicial a uma parte consideravel da propria população que o pratica, visto que por esse motivo a agua não poderá ser distribuida com igualdade correspondente á da respectiva taxa, é necessario recorrer aos hydrometros, ha longos annos e com conhecida utilidade empregados nas grandes cidades da Europa e dos Estados Unidos.

Em Paris, quando o desperdicio inquietadoramente se desenvolvia, em 1881, lançou-se mão desses apparelhos que o reprimiram por modo tal, que durante muitos annos e sem augmento do abastecimento póde-se satisfazer facilmente as necessidades sempre crescentes do consumo.

Por igual fórma procedeu-se em Napolis, onde, não obstante o seu abastecimento pouco commum, o desperdicio era tão consideravel que bom numero de casas, solapadas pela agua, ameaçaram ruina, ficando os reservatorios vasios no fim de algumas horas de fornecimento.

Reprimido o desperdicio pela imposição dos hydrometros, verificou-se que a cidade recebia o dobro da agua necessaria ao seu abastecimento.

Comparando o consumo d'agua em Berlim e Breslau, em 1882, feito por hydrometro, e que regulava entre 60 a 90 litros por habitante, com o das cidades de Francfort, Magdebourg e Dusseldorf, feito livremente, e que attingia de 140 a 220 litros por pessôa, provou-se que o emprego dos hydrometros reduz de mais de 50 % o consumo d'agua.

Todos os engenheiros americanos reconhecem que o desperdicio, favorecido pela ausencia de hydrometro, é a causa principal do enorme consumo observado em certas cidades dos Estados Unidos.

Contra esses apparelhos, porém, que tão bons resultados começavam a produzir entre nós, sendo aliás já empregados em nosso proprio paiz nas capitaes do Pará, Pernambuco, Bahia, São Paulo e Rio Grande do Sul, levantou-se a grita dos grandes consumidores até ecoar no seio do Congresso, que por disposição incluida na lei do orçamento do Ministerio da Viação autorisou o governo a considerar derogada na vigencia dessa lei a disposição do § 1.º do art. 7.º da lei n. 489, de 15 de dezembro de 1897, podendo tambem alterar equitativamente as taxas estatuidas na

lei n. 2639, a que se refere o dito § 1.º do art. 7.º daquella lei, o que equivale á revogação da parte do regulamento de 24 de outubro de 1898, que sujeita a medidor o fornecimento d'agua para usos industriaes e para todo o consumo em que se possam dar desperdicios.

Seria para lamentar que em vista disso fosse abandonado o systema, apenas iniciado, do fornecimento d'agua por medidor, e retirados os 1.500 hydrometros que já funccionavam e produzem avultada renda para o Thesouro, continuando portanto condemnada a distribuição por meio de registros graduados, que, como acontece com os de penna que se dilatam pela propria agua, serão ainda clandestinamente alargados á vontade do consumidor, ficando a administração publica sem meios de avaliar a quantidade exacta dos grandes consumos e de poder cobrar a taxa correspondente ao volume d'agua fornecido; notando-se que não será possivel manter nos encanamentos a pressão necessaria para o abastecimento do pavimento superior dos predios, mesmo dos que se acham situados nos pontos mais baixos da cidade.

Sem os hydrometros, que deveriam ser applicados indistinctamente ao consumo de qualquer especie, modificadas as respectivas taxas, mas, em todo caso, sem o emprego desses apparelhos para os grandes consumos e a revisão dos actuaes registros de penna d'agua, convenientemente graduados e collocados em logar de facil e constante fiscalização, sujeitos os concessionarios a multas de prompta e effectiva cobrança pela violação de taes apparelhos; sem essas medidas, preliminares na organização dos serviços de fornecimento d'agua, e que infelizmente entre nós não têm sido observadas com a severidade necessaria para evitar abusos que affectam a regularidade da distribuição, e produzem por fim accusações injustas contra a competencia dos que dirigem tal serviço, sem essas medidas, repetimos nós, advertidos pela lição dos factos, serão baldados todos os esforços para melhorar o abastecimento actual que, não obstante o supprimento minimo de 100 milhões de litros feito diariamente pelo reservatorio do Pedregulho e diversos mananciaes não tem sido possivel fornecer regularmente agua á parte mais central da cidade, que é justamente aquella de nivel inferior a todas as outras, embora occupada pelo mais denso da sua população que, no emtanto, não se eleva a mais de 464 mil almas, calculando a população do Districto Federal em 522.651 habitantes e deduzindo dessa totalidade as populações das ilhas de Paquetá e Governador e freguezia de Guaratiba, que não recebem aguas canalizadas; as de Campo Grande e Santa Cruz abastecidas pelos rios da Prata do Mendanha e Piraquara, não incluidas nas medições das Obras Publicas, e Irajá, onde apenas funccionam algumas torneiras publicas, populações essas cuja totalidade é de 53.337 almas.

As aguas do Pedregulho, insufficientes, na verdade, para o abastecimento simultaneo da cidade e seus extensos arrabaldes, bem como de alguns bairros mais proximos, como Larangeiras, Botafogo, Gavea, etc., mal suppridos sempre, e onde com mais intensidade se fazem effectiva-

mente sentir os maiores effeitos das seccas, affluem regularmente á parte central da cidade em quantidade sufficiente para poderem fornecer a cada um de seus habitantes, calculada a população acima, 215 litros diarios.

No entanto, apezar dessa abundancia, esse fornecimento não se faz: falta aos encanamentos a pressão necessaria para abastecer os sobrados, porque nos pavimentos terreos desses mesmos predios a agua corre perenne e inutilmente para os esgotos pelas torneiras abertas ou em máo estado, pelos encanamentos e depositos arruinados, por muitos outros meios e tambem pelos numerosos tanques subterraneos (flushing-tanks) da Companhia City Improvements, que funccionam automaticamente, consumindo na lavagem das galerias de esgoto cerca de cinco milhões de litro d'agua diariamente.

A causa das irregularidades do abastecimento da cidade propriamente dita não está, pois, na deficiencia dos mananciaes canalisados, nem mesmo na defeituosa e velha rede de distribuição, cuja parte mais antiga, a do encanamento da Tijuca estabelecida em 1850, ainda hoje fornece agua á caixa do morro do Livramento, na cota de 80 metros acima do nivel do mar; a causa principal, senão unica, dessas irregularidades é o desperdicio que nunca se procurou reprimir efficazmente e que rapida e progressivamente augmentou de proporções que não podem já ser avaliadas com exactidão, mas que, a julgar pelo que se passava na Europa antes do emprego do hydrometro, deve absorver mais da metade da agua destinada ao abastecimento da cidade.

Si considerarmos, como se observou em Paris, que uma torneira, das que são geralmente empregadas em serviços de cosinha, nas condições mais fracas de pressão dos encanamentos dessa cidade, despeja 800 litros d'agua por hora, poderemos imaginar a que enorme quantidade deve attingir diariamente o desperdicio nesta capital, onde existem cerca de 56.000 pennas, e onde a pressão dos encanamentos regula entre 6 e 18 libras.

A repressão, a mais completa possivel do desperdicio pela applicação do hydrometro ou de outro meio qualquer, constitue hoje uma necessidade urgente, de que não se póde prescindir nas circumstancias em que nos achamos para attender ás exigencias cada vez maiores do abastecimento publico que, attentas as condições financeiras do paiz e a natureza das obras a realizar, só daqui a alguns annos poderá ser reforçado pelas aguas dos rios Xerém e Mantiquira, que se trata de canalisar.

No emtanto, sem essa repressão, que deve ser systematicamente começada, desde já, como base de uma reforma radical do serviço de abastecimento; com o natural augmento da população, desenvimento das industrias conhecidas e criação de outras, novas applicações da agua etc., os 80 ou 100 milhões de litros d'agua proveniente desses rios, quando no futuro chegarem a esta cidade, não serão sufficientes já para os enormes gastos da sua avultada população.

Esta asserção, se não estivesse já demonstrada pelo que em materia de abastecimento d'agua se tem passado entre nós, encontraria a sua jus-

tificação no facto observado em todas as distribuições modernas de seguir o consumo, que augmenta incessantemente, uma marcha muito mais rapida que a do desenvolvimento da população.

Assim, em Paris, no espaço de 35 annos, o consumo total, que era no minimo, de 114.000m³ diarios, elevou-se a 553.000m³, ao passo que a população passou nesse periodo de tempo, de 1.696.741 a 2.500.000 habitantes.

Emquanto o consumo attingiu quasi ao quintuplo do primitivo volume, a população teve apenas o augmento de 40%, verificando-se que a distribuição d'agua, que era, em 1861, de 67 litros por habitante, regulava em 1895, por 218 litros.

Segundo M. Fanning o consumo por habitante teve em New-York, no espaço de 10 annos, o augmento de 70%, e nas cidades de Louisville, Chicago, Brooklyn e Cleveland o de 100% no mesmo periodo de tempo.

Não podendo ser contestadas as vantagens do hydrometro nos serviços de distribuição d'agua a grandes populações e muito menos admittida a supposição de que os grandes consumidores desta cidade pretendam utilisar-se das aguas canalisadas em prejuizo do abastecimento geral e mais legitimos interesses da Fazenda Nacional, claro parece que a opposição feita á adopção desse apparelho provém unicamente do facto de dever ser elle adquirido e installado á custa do consumidor.

Esta allegação, que parece mais justa e razoavel do que a que conclue pela imprestabilidade dos hydrometros, por não conservarem os encanamentos, em consequencia do desperdicio que se procura evitar, a pressão necessaria para fazel-os funccionar poderia ser facilmente attendida, desde que fosse applicada á acquisição e estabelecimento desses apparelhos a disposição da lei n. 3639, de 22 de setembro de 1875, que instituiu nesta cidade o supprimento d'agua obrigatorio, disposição essa que se acha exarada no art. 3.º do regulamento provisorio para execução dessa mesma lei, approvado pelo decreto n. 8775, de 25 de novembro de 1882.

Por essa disposição de lei «corriam por conta do Estado todas as despesas com a derivação e a canalisação d'agua desde os encanamentos geraes até ao «registro de graduação» assentado no lagedo publico, em frente á porta de entrada do predio ou propriedade.»

Não se tratava então de abolir inveterados e generalizados abusos; a população, na sua maior parte acostumada a gastar com parcimonia agua de que diariamente se provia nos chafarizes publicos, acceitaria facilmente o onus de adquirir á propria custa o apparelho medidor que lhe permittiria o uso d'agua necessaria sem as despesas e difficuldades do transporte; mas, ainda assim, mais conveniente pareceu á administração publica installar ella mesma esses apparelhos sem onus para o concessionario da penna, certamente para adoptar um só typo de registro de graduação, e imprimir ao serviço de distribuição d'agua a predio, que então se inaugurava, condições de igualdade que de outro modo seriam illudidas.

Por maioria de razões não se devia esquecer actualmente este alvitre, porque se trata de abolir abusos que, depois de 20 annos de pratica,

constituem costume, senão direito, para os que entendem que o gasto d'agua não póde soffrer restricções sem prejuizo da hygiene.

Adquirisse o governo, nas fabricas da Europa, os apparelhos necessarios á regularização da distribuição d'agua a esta Capital, installasse-os administrativamente nos estabelecimentos e predios comprehendidos na disposição do regulamento vigente, elevasse a taxa do consumo d'agua a proporções razoaveis para a amortização das despezas com a compra, assentamento e conservação desses apparelhos, e não appareceria certamente opposição alguma quanto ao seu emprego, opposição essa, que retardou sempre e por todos os meios o estabelecimento completo de um serviço vantajoso para o publico e para o Thesouro e cujos beneficos resultados começavam apenas a manifestar-se.

O facto de serem precisas avultadas sommas para completa installação dos hydrometros, á custa do Estado, não justifica de modo algum o de correrem taes despesas por conta do consumidor, obrigado a adquirir esses apparelhos por elevados preços nos mercados nacionaes, quando o governo os poderia obter em condições muito mais vantajosas nas fabricas da Europa; accrescendo que essas despesas, de que o Estado em limitado tempo se embolçaria pela elevação da taxa do consumo, colhendo além disso a vantagem de poder melhorar o abastecimento publico sem a acquisição immediata de novos mananciaes, não apresentam para o consumidor senão um onus odioso, que restringe o seu direito de gastar agua.

Dahi a geral opposição ao emprego do hydrometro que, se fosse supprimido, teria de ser fatalmente restabelecido como unico meio de conjurar as crises de falta d'agua, que, em futuro bem proximo, nos ameaçam.

A elevação da taxa do consumo, a que acima nos referimos, imprescindivel para o estabelecimento de uma regular distribuição d'agua por meio de hydrometros e registros de penna, convenientemente graduados, seria mantida até que o abastecimento da cidade tivesse alcançado o mais completo estado de perfeição pelo aproveitamento de novos mananciaes, construcção de reservatorios, reforma de encanamentos e outros melhoramentos necessarios as grandes capitaes, mas, conseguindo esse fim, conveniente seria proceder á reducção daquella taxa, de modo que a receita não se elevasse muito acima da despesa, e não se transformasse em fonte perenne de renda o fornecimento de um elemento tão necessario em todas as condições da vida, que deve ser sempre e o mais possivel barateado, e de graciosamente distribuido se necessario for, á custa embora de grandes sacrificios do Thesouro.

Depois do estabelecimento dos hydrometros que conseguiram melhorar a pressão dos encanamentos, elevando-a e repartindo-a com mais uniformidade por toda a cidade, seria necessario de novas aguas, augmentando ao mesmo tempo as receitas, procedeu-se em Paris á um diffusão das tarifas de consumo, representando as reducções então feitas em beneficio do total dos consumidores, a importante somma de 2.500.000 francos annuaes.

Para obter-se feito de pouco a pouco iguaes vantagens,

basta que a administração publica torne obrigatorio o uso dos hydrometros, a exemplo do que se pratica na Allemanha, que os possue desde 1892 em 45 cidades, em Vienna d'Austria e em Paris, onde, em 1897, funccionavam 85.000 desses apparelhos, medida essa que não só melhoraria o abastecimento da cidade pela eliminação do desperdicio, como augmentaria tambem os rendimentos publicos pela cobrança de uma taxa justa, razoavel e proporcional ao consumo d'agua, taxa essa que representa centenas de contos annualmente perdidos até hoje para o Thesouro, como se verificou dos resultados apresentados pelos hydrometros no fornecimento d'agua a alguns estabelecimentos de grande consumo desta cidade durante o anno passado.

Apresentando esses resultados cuja exactidão garantimos, teremos demonstrado, na linguagem conveniente e indiscutivel dos algarismos, as vantagens dos hydrometros sobre os registros graduados, não já com referencia á distribuição d'agua, mas com relação aos legitimos interesses do Thesouro, consideravelmente lesados por este ultimo systema de medição d'agua.

Eis informações que conseguimos a respeito do fornecimento por hydrometro, a certos estabelecimentos desta cidade:

— Uma companhia de bonds, que pagava annualmente 108$000 pelo goso de 3 pennas, de 1.200 litros em 24 horas, depois do fornecimento por hydrometro, pagou, em 8 mezes, 1.121$100 pelo consumo de 7.474$^{m3}$ d'agua, correspondentes a 26 pennas.

— Uma outra companhia, tambem de bonds, que pagava annualmente 252$ pelo goso de 7 pennas, depois da installação daquelle apparelho, pagou, em um semestre, 2:324$100 pelo consumo de 15.494$^{m3}$ d'agua, que equivalem a 61 pennas.

— Uma fabrica de gelo que pagava annualmente 1:224$000 pelo goso de 34 pennas, pagou em trimentre, 1:005$450 pelo consumo de 6.703$^{m3}$ d'agua ou 62 pennas.

— Uma companhia estabelecida para fornecer agua a navios, e que pagava annualmente 2:564$000 pelo goso de 74 pennas, depois do estabelecimento do hydrometro teve de pagar, em um semestre, 7:660$500 pelo consumo de 51.060$^{m3}$ d'agua ou 236 pennas.

— Finalmente, uma companhia estrangeira, que explora um dos mais indispensaveis serviços de utilidade publica e particular, pagava annualmente 9:108$000 pelo goso de 252 pennas; depois da applicação do hydrometro teve de pagar, em 11 mezes, 42:831$450 pelo consumo de 285.543$^{m3}$ d'agua ou 721 pennas.

O pequeno numero de observações acima apontadas é sufficiente para demonstrar o enorme prejuizo que accarretam ao Thesouro os registros graduados.

E não se conclua dos factos acima que para chegar a taes resultados, concorresse o hydrometro de algum modo para o augmento do consumo; a não admittir-se a hypothese de haver quem desperdice agua pelo prazer

de pagal-a, a quantidade indicada por esse apparelho representa unicamente o consumo util e indispensavel, podendo-se avaliar por essa quantidade a que proporções attingia o consumo outr'ora, quando, sem as cautelas e restricções impostas pelo hydrometro, a agua corria livremente nos estabelecimentos que mencionamos.

Restringido, pelo emprego desse apparelho, embora em proporções minimas e pouco apreciaveis ainda, o desperdicio, que continua no emtanto a ser praticado em larga escala por toda a cidade em detrimento do seu abastecimento, poder-se-hia pelo mesmo processo regular tambem a cobrança da taxa do consumo d'agua, que continua a ser feita de modo incompleto e sempre lesivo aos interesses do Estado, estabelecendo-se um serviço de severa fiscalização, para ser aquella taxa paga de accordo com o consumo verificado por meio do referido apparelho.

E' o processo para evitar o consumo abusivo e não pago, que aproveita unicamente aos industriaes e grandes consumidores, visto que a parte menos abastada da população, a quem de nada serve o excesso da agua fornecida, não se exime ao imposto da rèspectiva penna, incluido pelos proprietarios nos elevados alugueis de seus predios.

Tendo o Estado dispendido, no decorrer dos annos, avultadas sommas com o abastecimento d'agua nesta Capital, assiste-lhe, incontestavelmente, o direito de tirar do fornecimento dessa agua a renda necessaria, já não dizemos para amortização das despesas realizadas, mas para custeamento desse mesmo serviço, que até hoje tem pesado sobre os cofres publicos, não sendo licito a quem quer que seja, e muito menos aos que se aproveitam das aguas canalisadas para fins lucrativos, eximir-se, sob qualquer pretexto, ao pagamento da taxa justa e razoavel do consumo d'agua.

Para attender ás reclamações levantadas conta os hydrometros na parte que parece fundada, estabeleça a administração publica, á propria custa, esses apparelhos, mediante alterações da actual taxa de consumo, mas não abandone por modo algum o seu emprego, para não causar enormes prejuizos ao Thesouro e tornar o proprio abastecimento da cidade, além de intermittente, cada vez mais excasso, quando para ser continuo e abundante não precisa senão que a distribuição da agua seja feita com a devida regularidade.

Sirvam estas considerações, em que aliás não se emittem idéas proprias, nem opiniões que não sejam as dos que mais conhecem o actual abastecimento da cidade, e com as quaes estamos de pleno accordo, de conclusão a este longo e despretencioso trabalho em que, para poupar fastidiosas investigações ao futuro historiador da nossa época, procuramos colligir sobre este assumpto factos e informações dissemidadas por diversas publicações, algumas já bem raras, desempenhando deste modo tarefa semelhante á do trabalhador de bôa vontade que, na falta de outro prestimo, ajunta as pedras esparsas com que mais tarde o artista terá de construir o monumento.

# 2.ª Parte

No anno de 1901, em que começa a 2.ª parte deste historico, não se realizaram «serviços novos», além dos de «revisão e melhoramento da rêde distribuidora de Botafogo», cujo estado precarissimo não permittia maior delonga. Esses trabalhos foram feitos, porém, nos limites dos recursos distribuidos á Repartição no seu orçamento commum.

Os mananciaes que abastecem a cidade, accusaram um fornecimento médio, diario, de 174,450$^{m3}$,00 assim distribuidos:

| | |
|---|---|
| Maracanã e affluentes | 19.397$^{m3}$,00 |
| Macacos | 12.902$^{m3}$,00 |
| Cabeça | 4.305$^{m3}$,00 |
| Carioca e Paineiras | 6.028$^{m3}$,00 |
| Sylvestre | 745$^{m3}$,00 |
| Andarahy Grande | 3.862$^{m3}$,00 |
| Tres Rios | 5.223$^{m3}$,00 |
| Mendanha e Piraquara | 2.573$^{m3}$,00 |
| Serras do Commercio e Tinguá | 119.415$^{m3}$,00 |
| Total | 174.450$^{m3}$,00 |

A média de agua por habitante, calculada a população em 700 mil almas, foi mantida, durante todo o curso do anno, em cerca de 260 litros.

O numero de pennas de agua elevou-se, até 31 de Dezembro, a 55.268, e o de hydrometros a 1.611.

Durante o anno de 1902 os mananciaes, que abastecem a cidade, mantiveram um fornecimento médio, diario, de 160.211$^{m3}$, assim distribuidos:

| | |
|---|---|
| Maracanã e affluentes | 17.914$^{m3}$,00 |
| Macacos | 7.775$^{m3}$,00 |
| Cabeça | 2.380$^{m3}$,00 |
| Carioca e Paineiras | 4.328$^{m3}$,00 |
| Sylvestre e Morro do Inglez | 734$^{m3}$,00 |
| Andarahy Grande | 3.182$^{m3}$,00 |
| Tres Rios | 4.797$^{m3}$,00 |
| Piraquara e Mendonha | 2.805$^{m3}$,00 |
| Serras do Commercio e Tinguá | 116.296$^{m3}$,00 |
| Total | 160.211$^{m3}$,00 |

Obras novas — Dentre outras, de pequeno vulto, realisadas como medida administrativa, para o bom andamento dos serviços a cargo da Inspecção Geral das Obras Publicas, foi levado a effeito o assentamento de uma canalisação de 0m,60 de diametro interno, entre o reservatorio do Pedregulho e o do Morro da Viuva, destinada a melhorar o supprimento de agua ao bairro de Botafogo.

Mananciaes longinquos — As 3 grandes linhas adductoras foram mantidas em regular estado de conservação, durante este anno, e, nesse mesmo periodo, foi mister que se não cuidasse dos trabalhos preliminares para a canalisação dos rios Xerem e Mantiquira, pois que o assentamento da linha de 0m,60, de que se fallou no periodo precedente, era de bem maior urgencia, e, para ella, por consequencia, derivou-se, tanto quanto possivel, os recursos consignados no orçamento para este exercicio.

Aguas pluviaes — Foi este, outro serviço, cuja conservação, apezar do escasso pessoal, correu em bôa ordem. Construiram-se 108 caixas de ralos, alem de trabalhos outros de excavação e remoção de terra.

As pennas de agua assentes, até 31 de Dezembro, attingiram a um total de 55.636, e os hydrometros ao de 1.804.

Em 1903, pelas medições feitas nos reservatorios de origem e reprezas e mananciaes que abastecem esta capital, a média diaria do fornecimento foi de 150.675.870 litros, o que permitte attribuir para cada habitante, calculada a população em cerca de 800.000 de almas, uma distribuição de 188.345 litros em 24 horas.

Os trabalhos novos, executados no curso deste exercicio, consistiram na conclusão do encanamento de 0m,60, entre o reservatorio do Pedregulho e o Morro da Viuva, e do encanamento de 0m,40 ao longo da praia de Botafogo; no assentamento do cano de 0m,10 do Azylo de Invalidos da Patria; no ramal de 0m,80 de Engenho de Dentro e no assentamento da canalisação de 0m,30, que o liga á rede dos suburbios; e, finalmente, na ligação da linha de 0m,50 da rua Jockey Club ao Pedregulho.

Afóra esses, todos de especial importancia, só tiveram execução os serviços que, dizendo respeito com a «conservação da rêde», têm caracter ordinario.

Installou-se a «Recoaltarisação de tubos», com o fim de aproveitar as canalisações já servidas e retiradas, obtendo-se, em resultado, desde o inicio desse trabalho até 31 de Dezembro, a limpeza e nova applicação de 7,606 tubos de varios diametros.

O serviço de esgotos de aguas pluviaes, foi mantido sem qualquer occorrencia digna de nota; e com a conservação do «Canal do Mangue», então affecta á Inspecção Geral das Obras Publicas e della desligada em 23 de Julho, por acto de 30 de Abril, para ser entregue á Commissão das Obras do Porto, despendeu-se a quantia de 237:215$545.

Teve tambem a Inspecção, a seu cargo, os trabalhos do Ministerio da Fazenda, que consistiram em obras feitas nos arcos 11.º e 12.º do Mólhe da Alfandega, e com as quaes gastou-se 22:7208522.

Sobre a Estrada de Ferro Rio d'Ouro, neste anno, nada ha ainda a accrescentar, além do que, a seu respeito, já foi dito em annos anteriores. A sua extensão é de 84.342 metros.

O numero de pennas de agua assentes é, até 31 de Dezembro deste anno, de 57.586, elevando-se o de hydrometros a 1.884.

No decorrer do anno de 1904 verificou-se que o volume de agua, diariamente distribuido, decrescera, em se o comparando com o do anno precedente, de 3.091.756 litros, pois que ao passo que naquelle exercicio o referido volume foi de 150.675.870 litros, neste não conseguiu elevar-se acima de 147.584.114. A razão, porém, dessa differença, assenta na estiagem occorrida nos mezes de Janeiro e Fevereiro e nas dos de Junho, Julho e Agosto.

Em seu relatorio sobre esse anno administrativo, o então Inspector Geral, Engenheiro Luiz van Erven, que, desde 1903, fôra collocado, por acto do Governo, á testa deste Departamento, aponta, como medida indispensavel para evitar aquelle resultado, a «conservação das mattas», sempre tão maltratadas, principalmente aqui em derredor dos mananciaes proximos da cidade.

As pennas de agua em 1904, attingiram a um total de 60.596 e os hydrometros ao de 2.616.

Obras novas — Essas obras, no decurso do anno de que se trata, constaram, em relação á rêde de distribuição, do assentamento de:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 926m,00 | de encanamento | de ferro | de | | | 0m,30 |
| 1.392m,00 | » | » | » | » | » | 0m,25 |
| 533m,40 | » | » | » | » | » | 0m,23 |
| 514m,00 | » | » | » | » | » | 0m,20 |
| 41m,00 | » | » | » | » | » | 0m,18 |
| 135m,00 | » | » | » | » | » | 0m,17 |
| 3.188m,50 | » | » | » | » | » | 0m,15 |
| 1.728m,00 | » | » | » | » | » | 0m,12 |
| 3.764m,00 | » | » | » | » | » | 0m,10 |
| 2.258m,00 | » | » | » | » | » | 0m,08 |
| 2.022m,00 | » | » | » | » | » | 0m,075 |
| 330m,00 | » | » | » | » | » | 0m,15 |
| 330m,00 | » | » | » | » | aço de | 0m,15 |
| 1.112m,70 | » | » | » | » | galvanisado de | 0m,08 |
| 2.460m,00 | » | » | » | » | » | » 0m,05 |
| 860m,00 | » | » | » | » | » | » 0m,04 |
| 985m,00 | » | » | » | » | » | » 0m,03 |
| 2.408m,00 | » | » | » | chumbo | de | 0m,04 |
| 594m,50 | » | » | » | » | » | 0m,03 |
| 200m,00 | » | » | » | » | » | 0m,015 |

Recoltarisação — Este trabalho, iniciado no anno anterior, continuou produzindo os seus bons resultados, tanto que, neste anno, foram devidamente limpos e postos em condições de voltar ao serviço 1.772 tubos de diametros variados.

Aguas pluviaes — Além de pequenas alterações, exigidas por circumstancias naturaes, que não carecem de ser aqui registradas, cuidou-se, neste anno, do prolongamento de todas as galerias existentes na praia de Botafogo, no trecho comprehendido entre as ruas Farani e Passagem, correndo, porém, as despezas respectivas por conta da Prefeitura do Districto Federal.

Proprios nacionaes — A Inspecção fiscalisou, neste exercicio, as obras que se executaram nos predios que servem de séde ao Ministerio da Viação, ao Correio Geral e á Repartição de Estatistica; e, tendo transferido, em 1 de Março, a sua propria séde da praça da Republica, 103, para a rua do Riachuelo, 151, actual 287, fez neste ultimo immovel os indispensaveis trabalhos de adaptação, com os quaes despeudeu a somma de 23:653$656.

Obras do M. da Fazenda — Continuaram a ser feitos, com regularidade, os serviços do Mólhe da Alfandega e, para tanto, neste exercicio, despendeu o Ministerio da Fazenda a quantia de 82:624$345.

Manaaciaes longinquos — Correram satisfatoriamente os trabalhos de conservação das tres grandes linhas adductoras, nas quaes, durante o anno, occorreram 5 arrebentamentos, que foram, todavia, reparados com presteza.

Construiu-se uma repreza para a captação das aguas da Cachoeira do «Sertão», que produz, em 24 horas, cerca de 4.000.000 de litros.

Estrada de Ferro Rio d'Ouro — A Inspecção das Obras Publicas providenciou sobre a continuação das obras do ramal Brejo ao Xerem, que haviam sido suspensas em 1902. Foi construida uma ponte sobre o rio Xerem, com 15 metros de vão livre e superstructura metallica. Essa ponte foi cedida pela Central do Brazil, que a utilisava na bitola larga, tendo sido adaptada para a bitola de 1$^{m}$.

A extensão em trafego da Estrada de F. Rio d'Ouro, em 31 de Dezembro, era de 119.793 metros.

1905. — Neste anno o fornecimento de agua, em media diaria, á população da cidade, foi, sem duvida, melhor que no anno precedente, pois ao passo que em 1904 aquelle volume não excedeu de 147.584.114 litros, como já demonstramos, no exercicio de que se trata, elevou-se a 166.027.541, assim distribuidos:

| | |
|---|---|
| Rio da Prata | 1.329$^{m3}$,583 |
| Tres Rios | 5 257$^{m3}$,265 |
| Covanca | 617$^{m3}$,627 |
| Piraquara | 898$^{m3}$,147 |
| Maracanã | 15.189$^{m3}$,301 |
| S. João | 3.137$^{m3}$,190 |
| Andarahy | 2.810$^{m3}$,829 |
| Trapicheiro | 2.898$^{m3}$,947 |
| Carioca | 4.140$^{m3}$,925 |
| Sylvestre | 364$^{m3}$,060 |
| Macacos | 9.126$^{m3}$,748 |
| Cabeça | 2.026$^{m3}$,612 |
| Serras do Tinguá e Commercio | 118.230$^{m3}$,307 |
| Total | 166.027$^{m3}$,541 |

A differença para mais, foi, pois, como se vê, de 9.643.471 litros.

Officina de concertos e aferição de hydrometros — Installou-se, e era isso de necessidade inadiavel — a «officina de hydrometros.» A Inspecção precisava apparelhar-se de elementos que lhe permittissem não só aferir hydrometros, experimentando-os quanto á segurança contra vasamentos, fornecimentos, perdas de carga, etc., como tambem concertal-os. Foi essa, uma grande e indispensavel providencia, de que se colherão, sem duvida, todos os bons resultados e, já neste anno, deu-se a apresentação da seguinte renda:

| | |
|---|---|
| De concertos | 2:818$500 |
| De aferições | 10:355$000 |

Os trabalhos de aferições tiveram inicio, é certo, no mez de Janeiro, mas os de «concertos», só começaram no mez de Junho, e dahi, por consequencia, o reportar-se a renda supra apenas a 7 mezes do anno.

Revisão da rede — No decurso deste anno, foram varios os serviços executados em beneficio da rede de distribuição e, dentre outros, citaremos: a substituição, por encanamento de ferro de 75$^{m}/_{m}$, do trecho de canalisação, que começa no logar denominado «Pechincha» (1.º Districto) até ao chamado «Porta d'agua», numa extensão total de 1471 metros; a construcção de uma repreza no logar designado por «Madame Rouch», para o aproveitamento das aguas do rio existente nesse local; o assentamento de canalisações em 19 ruas do 2.º Districto, na extensão total de 3.908 metros; a installação do encanamento da actual Avenida Rio Branco, com tubos de ferro fundido de 0$^{m}$,20 de diametro interno, sob os passeios de um e do outro lado da referida arteria, dando uma extensão total, sommada as duas linhas, de 3.742 metros; a conclusão, na rua Evaristo da

Veiga, do encanamento de 0,10, entre a rua Senador Dantas e a Treze de Maio, por tubos de 0,25 de diametro; e, finalmente, para evitar citações interminaveis, porque foram em grande numero os trabalhos executados nas zonas dos diversos Districtos, o assentamento de 4.334 metros de encanamentos de variados diametros em ruas de Villa Izabel, Tijuca, etc, e o de 3.046 metros em algumas das vias publicas de Botafogo, Copacabana, etc.

Recoaltarisação de tubos — Tambem, como em 1903 e 1904, foram, neste anno, de muito aproveitamento os trabalhos de «recoaltarisação». Com a installação desse serviço colheram-se os melhores resultados e grande foi o numero de tubos que, retirados dos locaes em que serviam voltaram, limpos e perfeitos, a ter novamente applicação.

Visitas domiciliarias — E' este outro serviço que, creado, apenas, no anno transacto, tem demonstrado a maior utilidade, e basta para que se o enalteça, citar o que no seu relatorio de 1894 disse o finado e saudoso Dr. Belfort Roxo: «O desperdicio é a maior difficuldade com que lucta a distribuição d'agua a esta capital.»

O serviço de visitas aos domicilios viza, exactamente, senão sanar de vez, ao menos cohibir tanto quanto possivel esses desperdicios.

Aguas pluviaes — As condições actuaes deste ramo do serviço, são as mesmas do exercicio preterito. As galerias existentes esgotam, — para o que foram calculadas — as aguas que por ellas transitam em tempos normaes, mas apresentam-se, é certo, insufficientes nas occasiões de grandes enxurradas; e, quando, então, como quasi sempre acontece, os aguaceiros violentos coincidem com as altas das marés, as innundações da cidade são de todo inevitaveis.

Não é possivel á Inspecção melhorar grandemente esse serviço, pois que lhe faltam, para tanto, os indispensaveis recursos, mas o que diz respeito com a «conservação», é tido como objecto de todo o cuidado, executando-se, para esse desideratum, os trabalhos que vão sendo precisos.

Foram construidos no decurso do anno novos collectores, attendendo a Inspecção, de tal sorte, ao que lhe requisitara a Prefeitura, as Obras do Porto, a Light, a Société du Gaz, etc.

Obras do M. da Fazenda — Proseguiram este anno as obras do molhe da Alfandega, as quaes consistiram na construcção de sapatas e cortinas em arcos externos e internos das docas e varias outras, despendendo-se, com todas ellas, 67:039$770 entre pessoal e material.

Proprios nacionaes — A conservação desses immoveis foi feita regularmente e de modo compativel com a verba concedida para tal fim.

Encanamentos conductores — A conservação dos tres grandes encanamentos de 0,80 continuou a ser feita satisfatoriamente, pois que occorreram, em 1905, 200 vasamentos e 1 arrebentamento, contra duzentos e cincoenta e um e cinco arrebentamentos no anno anterior, ou seja uma reducção, respectivamente, de 20 e 80%.

Foram limpos 23.592 metros de vallas e pequenos trechos dos rios Anna Felicia e Timbó, na extensão total de 4.120 metros.

Nas zeladorias de S. Pedro, Rio do Ouro, Tinguá e Galeão, foram executados os indispensaveis trabalhos de capinação, roçamento e desobstrucção de reprezas.

Estrada de F. Rio do Ouro — Alem dos trabalhos de construcção de leito do ramal do Xerem, e os seus consequentes, como construcção de boeiros, nivelamento e lastro, etc, providenciou a Inspecção Geral das Obras Publicas sobre a melhor conservação á Rio do Ouro, cujo serviço, durante o anno, foi mantido regularmente.

A extensão total desta Estrada, em trafego, até 31 de Dezembro, era de 119.793 metros.

Pennas de Agua e Hydrometros — As pennas installadas neste anno, attingiram, com as já existentes, a 60.891, e os hydrometros, que, até 1904, montavam a 2.616, subiram agora a 4.232.

Vem a proposito inserir aqui o que a Revista Medico-Cirurgica do Brazil, anno XIII, n. 4, de 1905, pg. 105, publicou, da autoria dos professores R. O. Neumann e Moritz Otto, que visitaram o Brazil em 1904, em commissão do Institut fûr «Shiff und Tropeukranheiteu in Hamburg, relativamente ao nosso abastecimento:

> «O serviço de distribuição d'agua potavel, da maxima importancia para as cidades tropicaes, está organisado na maior cidade brazileira do melhor modo que se pode imaginar. Em Santos e São Paulo da mesma sorte. Em Pernambuco e na Bahia não nos foi possivel fazer um exame sufficiente a esse respeito; segundo a opinião geral, porém, a situação na Bahia não é tão favoravel, porque a agua não poude ser captada de fontes de montanha. Rio, Santos e S. Paulo a tal respeito estão nas mais favoraveis condições, podendo aproveitar os mais claros e frescos mananciaes que fluem do granito das altas serras da costa. O serviço todo está mantido esplendidamente, e dá a impressão de terem essas cidades posto seu orgulho em proverem da melhor forma a mais fundamental das medidas hygienicas.
>
> «Os resultados de nossas observações physicas, chimicas e bacteriologicas são excellentes relativamente a agua do Rio e de Santos; a desta cidade é ainda mais pobre de microorganismos. A temperatura é na média mais quente que entre nós (cerca de 14.°), mas apezar disso de um gosto magnifico. Os raros casos de dysenteria e typho, que possam surgir no Rio, não provêm de tão boa agua potavel.»

1906. — Os trabalhos referentes ao anno de 1906, decorreram como bem os relata o Engenheiro José Mattozo Sampaio Corrêa, que, em 6 de Dezembro daquelle anno, substituindo o Engenheiro Luiz van Erven, assumiu a direcção da Inspecção Geral das Obras Publicas.

A agua fornecida, em média diaria, a esta cidade, attingiu a 165.380$^{m3}$,756, accusando, de tal sorte, em comparação com o anno de 1905, uma differença, para menos, de 646.789 litros.

Eis, descriminada, segundo as medições realisadas nos reservatorios de origem e reprezas dos mananciaes, aquella média :

| | m3 |
|---|---|
| Rio da Prata | 1.335,778 |
| Tres Rios | 5.103,912 |
| Covanca | 618.742 |
| Piraquara | 941,008 |
| Maracanã | 13.128,880 |
| S. João | 3.684,624 |
| Andarahy Grande | 3.611,982 |
| Trapicheiro | 4.858,564 |
| Carioca | 4.430,444 |
| Sylvestre | 663,792 |
| Macacos | 8.821,697 |
| Cabeça | 2.502,744 |
| Serras do Commercio e Tinguá | 115.678,586 |
| Total | 165.380,756 |

Revisão da rêde — Em beneficio da rêde de distribuição de agua, foram executados, durante o anno, diversos serviços, dentre os quaes citaremos : — a conclusão das reprezas do «Cigano» e «Olho d'Agua», em Jacarépaguá, — o assentamento de 1761 metros de canalisação em ruas localisadas no 2.º Districto, e o de 5.068m em diversas ruas do 3.º Districto. Na zona do 6.º Districto, que abrange os bairros de Botafogo, Copacabana e Gavea, as canalizações assentes attingiram a 6.955 metros, e nas superintendidas pelos 4.º e 5.º Districtos, tambem se realizaram diversos trabalhos, inclusive a installação de uma linha de 0m,15, que parte da repreza do Trapicheiro e vae á rua Conde de Bomfim, pela Dr. José Hygino, ligar-se ao cano de 0m,28.

Recoaltarisação de tubos — Continúa a Inspecção a obter o mais completo resultado do serviço de «recoaltarisação», installado na Ponta do Cajú.

Os tubos inutilisados, e que só poderiam ser aproveitados em se os vendendo como ferro velho, são agora limpos e restaurados, voltando a ter, com grande economia, prompta applicação.

Toda a despeza com tal serviço, montou, este anno, em 11:269$126.

Visitas domiciliarias — Eis outro serviço que foi, em bôa hora, estabelecido.

O desperdicio de agua, uma das grandes difficuldades da Administração, reduziu-se muito pela constante vigilancia exercida pelos visitadores.

Até 31 de Dezembro e a partir de Janeiro, foram feitas 26.344 visitas e expedidas 4.689 intimações para concertos em apparelhos da rêde de distribuição.

Com esses serviços, inclusive a despeza com material, despendeu-se 19:991$470.

Aguas pluviaes — Os trabalhos inherentes á rêde de Aguas pluviaes não se os póde classificar de optimos, mas isso tão sómente porque, para tanto, seria indispensavel que a Repartição não se encontrasse a

braços com a insuperavel difficuldade, oriunda, principalmente, da deficiencia do pessoal. Devido, em parte, a essa razão, não foi possivel evitar as inundações com as grandes enxurradas, cujos effeitos mais se fizeram sentir nos bairros de Botafogo e Cidade Nova.

O serviço de conservação, limpeza e desinfecção de galerias, caixas de areia e ralos, foi mantido regularmente, com os recursos de um pequeno pessoal, e, por consequencia, dentro da maior economia. Foram executados no curso do anno, não obstante a difficuldade já apontada, alguns serviços novos, parte dos quaes á requisição da Prefeitura do Districto Federal.

Officina de Hydrometros — O correr do tempo vem apontando quanto era inadiavel o estabelecimento desta Officina; e se, de um lado, corresponde ella aos fins que teve em vista a Repartição, de outro, é bem certo, consulta os interesses do publico, pois os reparos alli feitos nos hydrometros que se desarranjam, preparada, como está, a Officina, o são por preço modico, que nunca poderia ser igualado pelos particulares.

A renda produzida em 1906, foi:

| | |
|---|---|
| De concertos..... | 4:622$600 |
| De aferições..... | 5:025$000 |

Proprios nacionaes — Durante o anno foram reparados dois proprios nacionaes situados junto á Caixa d'agua do «Barro Vermelho», no Estacio de Sá. Nos terrenos contiguos á referida Caixa foram construidos: um predio, para residencia do encarregado da Caixa, e uma cocheira.

Obras do Ministerio da Fazenda — Como nos annos precedentes, continuou a Inspecção, tendo a seu cargo os concertos do mólhe da Alfandega. Esses trabalhos foram cuidados com todo o afinco e com elles despendeu o Ministerio da Fazenda, entre pessoal e material, durante o exercicio, a importancia de Rs. 65:094$355.

Florestas — Este serviço, cuja manutenção foi realisada nos limites de escassos recursos, tem sido objecto do maior cuidado, pois é a bôa conservação das mattas visinhas dos mananciaes que concorre, como se sabe, para augmentar o volume de agua nas captações respectivas.

Com esse ponto de vista, cuidou a Repartição, tanto quanto possivel, da plantação de arvores de madeira de lei.

Foram concertados e limpos os caminhos que as chuvas haviam damnificado.

Encanamentos conductores — A conservação das 3 linhas de $0^m,80$ vae sendo feita com maior vantagem, tanto que este anno apenas se verificaram 187 vasamentos, contra 200 occorridos no anno anterior.

As chuvas torrenciaes que desabaram nos mezes de Janeiro e Fevereiro, destruiram a ponte sobre o rio Faria e derrocaram 10 tubos do encanamento de $0^m,80$; mas logo, nas primeiras 48 horas, foi restabelecido, em virtude de energicas providencias, o funccionamento habitual dessa linha.

Estrada de Ferro Rio do Ouro — Nenhuma obra nova foi realizada, no decurso do anno de que se trata, em beneficio da Estrada de Ferro Rio do Ouro, mantendo-se, porém, bem cuidada toda a linha ferrea, cuja extensão total, em 31 de Dezembro, continuou sendo de 119.793 metros.

Pennas de agua e hydrometros — As pennas de agua elevaram-se, em 1906, a 63.736, e os hydrometros, que, até 31 de Dezembro de 1905, eram já em numero de 4.232, subiram, no anno em questão, a 5.121.

1907-1908. — Em 1907 o fornecimento de agua distribuido, em média diaria, á população da cidade, foi de 153.480.558 litros, assim distribuidos :

| | |
|---|---|
| Rio da Prata | 1.251.184 |
| Tres Rios | 4.285.934 |
| Piraquara | 769.026 |
| Covanca | 598.314 |
| Maracanã | 11.044.461 |
| S. João | 2.173.979 |
| Andarahy | 1.588.526 |
| Trapicheiro | 2.355.967 |
| Carioca | 3.279.113 |
| Sylvestre | 408.876 |
| Macacos | 7.516.054 |
| Cabeça | 2.018.048 |
| Serras do Tinguá e Commercio : | |
| 1.ª linha | 37.207.543,6 |
| 2.ª » | 40.195.815,6 |
| 3.ª » | 38.806.716,8 |
| | 153.480.555 |

Comparando-se a média diaria verificada este anno com a que figurou no anno de 1906, encontra-se uma differença, para menos, de 11.900.198 litros.

Officina de concertos e aferição de hydrometros — Esta continuou, correspondendo aos fins para que foi estabelecida. Os trabalhos nella executados, durante o anno de que se trata, produziram :

| | |
|---|---|
| Concertos | 3:502$000 |
| Aferições | 4:690$000 |

Proseguimento e revisão da rede — Com esses serviços despendeu a Repartição a importancia total de 803:818$400 e, em compensação, executou, durante o anno, innumeros trabalhos, tanto de proseguimento como de revisão da rêde distribuidora existente, bastando dizer, para evitar maiores detalhes, que entre canalisações de chumbo e de ferro zincado, galvanizado e fundido, variando, com relação aos diametros de $0^m,02$ a $0^m,25$, foram assentes 34.435 metros.

Visitas domiciliarias — Este serviço vem, como se esperava, produzindo excellentes resultados. As despezas, que, com elle, se effectuaram em 1907, montaram, entre pessoal e meterial, em 19:603$517. Foram

realisados, pelos respectivos encarregados, até 31 de Dezembro, 37.109 visitas, resultando d'ahi a expedição de 9.924 intimações para concertos na rêde interna e a imposição de 235 multas, na importancia de 28:500$000.

Aguas pluviaes — A conservação das galerias, collectores e ralos, foi feita tão regularmente quanto possivel, tendo-se em vista a má distribuição deste serviço, que não só corre por conta da Repartição, como pela da Prefeitura, Commissão Fiscal das obras do Porto e C.ª City Improvements. A despeza attingiu, com pessoal e material, a 78:462$287. Durante o anno tiveram execução diversos serviços, dentre elles, collocação de ralos, reparos de galerias e collectores, desobstrucções, etc.

Melhorou-se, tambem, as condições das galerias da rua do Ouvidor e das ruas Voluntarios da Patria e São Clemente, em Botafogo.

Obras do Ministerio da Fazenda — Continuaram, como já vinha occorrendo nos annos precedentes as obras do mólhe da Altandega, neste exercicio, com tal trabalho, gastou-se 67:195$120, importancia, porem, a que bem corresponderam os innumeros trabalhos executados, especialmente nos arcos 16.º, 17.º e 18.º.

Estrada de Ferro Rio do Ouro — A extensão em trafego da Rio do Ouro, que, em 1906, era de 119k,793, foi augmentada, em 1907, de 17k,400, o que produziu um total de 137k,193, — augmento que se verificou em virtude das obras do novo abastecimento de agua, os 17k,400, de que acima fallamos, foram, assim, distribuidos:

| | k |
|---|---|
| Sub ramal de Mantiquira..... ..... | 10,500 |
| » » » João Pinto..... | 5,700 |
| » » » do registro..... ... ..... | 1,200 |
| Total..... | 17,400 |

Pennas de agua e hydrometros — Foram installadas no decurso do anno de 1907, 1998 pennas de agua e 577 hydrometros, verificando-se por consequencia, que as primeiras, elevaram-se até 31 de Dezembro, a 65.734, e, os segundos, a 5.698.

Obras novas — Essas obras envolvem as grandes captações dos rios Xerem e Mantiquira, com estabelecimento das 4.ª e 5.ª linhas adductoras, e dos rios — Grande e Camorim, em Jacarepaguá, do São José da Cachoeira, em Magé para abastecimento da Ilha de Paquetá, etc., e foram autorisadas em virtude dos Decretos 6.297, de 29 de Dezembro de 1906 e 6.475, de 9 de Maio de 1907. E, como são trabalhos, cuja execução abrangeu os exercicios de 1907 e 1908, faremos a sua synthese sem a preoccupação, de separar o que foi realisado na 1.ª época daquillo que teve execução na segunda.

Methodo, aliás, observado pelo Inspector Geral, engenheiro Sampaio Correa, no seu vasto relatorio referente áquelle periodo, e de onde extrahimos os dados que se seguem, que comprehendem tambem, a construcção da Exposição Nacional de 1908, affecta á Inspecção Geral das Obras

Publicas, em virtude do Aviso n. 64, de 8 de Novembro de 1907, do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, de que era titular o Exmo. Sr. Dr. Miguel Calmon du Pin e Almeida.

As principaes obras, foram:

Assentamento de:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 92.511 | metros | de | canos | de | $0^m,90$ | de | diametro. |
| 32.300 | » | » | » | » | $0^m,80$ | » | » |
| 16.763 | » | » | » | » | $0^m,55$ | » | » |
| 4.467 | » | » | » | » | $0^m,45$ | » | » |
| 14.150 | » | » | » | » | $0^m,40$ | » | » |
| 4.654 | » | » | » | » | $0^m,35$ | » | » |
| 12.098 | » | » | » | » | $0^m,30$ | » | » |
| 860 | » | » | » | » | $0^m,28$ | » | » |
| 6.691 | » | » | » | » | $0^m,25$ | » | » |
| 2.962 | » | » | » | » | $0^m,17$ | » | » |
| 4.123 | » | » | » | » | $0^m,15$ | » | » |
| 17.151 | » | » | » | » | $0^m,12$ | » | » |
| 34.543 | » | » | » | » | $0^m,10$ | » | » |
| 1.874 | » | » | » | » | $0^m,08$ | » | » |
| 9.640 | » | » | » | » | $0^m,065$ | (submarinos) | |
| 30.110 | » | » | » | » | de diversos diams. — Total. 284.897 ms. | | |

**Viaductos de concreto armado:**

1 no canal do Registro (Xerém), com $29^m,0$ de vão total e $4^m,22$ de altura maxima; 1 no canal do Registro (Xerém), com $15^m,0$ de vão total e $2^m,55$ de altura maxima.

**Viaducto de alvenaria de pedra:**

1 no ramal ferreo do Mantiquira, com $49^m,00$ de vão total e $6^m,00$ de altura maxima.

**Aqueductos de concreto:**

1 no canal do figueira e Padaria (Rio Grande), com $36^m,00$ de vão total e $4^m,00$ de altura maxima; 1 no canal do Rio Grande, com $44^m,00$ de vão total e $1^m,50$ de altura maxima.

Barragens de alvenaria de pedra:

1 no Cóva (Xerém), com $19^m,80$ de comprimento e $1^m,956$ de altura maxima; 1 no Paraiso (Xerém), com $23^m,00$ de comprimento e $2^m,00$ de altura maxima; 1 no João Pinto (Xerém), com $47^m,50$ de comprimento de e $5^m,50$ de altura maxima; 1 na cachoeira do Meio (Mantiquira), com $20^m,00$ de comprimento de $2^m,60$ de altura maxima; 1 na cachoeira da Fazenda (Mantiquira), com $14^m,00$ de comprimento e $1^m,95$ de altura maxima; 1 na cachoeira do Ribeiro (Mantequira), com $11^m,00$ de comprimento e $1^m,60$ de altura maxima; 1 na caxoeira de S. José (Paquetá), com $55^m,50$ de comprimento e $1^m,20$ de altura maxima; 1 no João Pinto (provisorio).

**Barragens de concreto armado:**

1 no Camorim, com $18^m,00$ de comprimento e $0^m,950$ de altura maxima; 1 no corrego (provisoria).

**Barragens de concreto:**

1 no Rio Grande, com $14^m,490$ de comprimento e $1^m,850$ de altura maxima; 1 no Figueira, com $5^m,200$ de comprimento e $1^m,270$ de altura maxima; 1 no Padaria, com $12^m600$ de comprimento e $1^m,50$ de altura maxima.

**Canaes de cimento armado:**

1 no Registro, com $1.868^m,47$ de comprimento; secção ovoide, sendo a largura maxima de $1^m,05$ e a altura maxima $1^m,05$; 1 no Registro (em cascata), com $18^m,00$ de comprimento, secção retangular de $1^m,05$ de largura ao fundo; 1 no João Pinto, com $296^m,50$ de comprimento, secção ovoide, sendo a largura maxima $1^m,05$ e a altura maxima $1^m,05$.

Canaes de concreto:

1 no Camorim, com 69m,00 de comprimento, secção trapezoidal de 0m,115 de largura no fundo; 1 no Camorim (em cascata), com 151m,00 de comprimento, secção trapezoidal com 1m,150 de largura no fundo; 1 no Rio Grande, com 154m,700 de comprimento, secção trapezoidal com 0m,875 de largura do fundo; 1 no Figueira e Padaria, com 228m,500 de comprimento; secção trpezoidal com 0m,500 de largura no fundo.

Pontes de concreto armado:

1 no molhe da Urca, com o vão total de 20m,00, em arco de parabola.

Pontes de estradas de ferro:

1 sobre o rio João Pinto (sub-ramal do Registro), com o vão total de 20m,00 e altura maxima de 5m,50; 1 sobre o corrego Gongo-Choco (ramal de Mantequira), com o vão total de 6m,00 e altura maxima de 4m,80; 1 sobre o corrego California (ramal de Mantequira), com o vão total de 9m,00 e altura maxima de 8m,00; 1 sobre o corrego Carqueja (ramal do Mantequira), com o vão total de 6m,00 e altura maxima de 4m,00.

Pontes de encanametos:

1 sobre o rio Iguassú, de cimento armado, com o vão total de 42m,00, em arco de 23m de raio; 1 sobre o rio Xerém, de cimento armado, com o vão total de 14m,00, em arco de 13m,75 de raio.

Pontes maritimas:

1 no Cajú (prolongamento); 1 na Penha, com o vão total de 167m,20 e altura maxima de 4m,80.

Clarificadores:

1 no Mantequira, de concreto, com 38m,10 × 47m,72 de area e 2m,56 de altura; 1 no Rio Grande, de cimento armado, com 11m000, × 20m,60 de área e 2m,20 de altura; 1 no Camorim, de cimento armado, com 16m,00×24m,00 de área e 2m,20 de ultura; 1 no Tres Rios, de cimento armado, com 224m2,64 de área e 1m,80 de altura; no Madame Rouche, de cimento armado, com 10m2,44 de área e 1m,875 de altura.

Caixas de tomada de agua de cimento armado:

2 no Registro, com 6m,00 de diametro 2m,50 de altura; 1 no João Pinto, com 6m,00 de diametro e 2m,50 de altura; 1 no Rio Grande, com 2m,00 de diametro e 1m,40 de altura.

Caixas de tòmada de agua de alvenaria de pedra:

1 no S. José, com 80m2,00 de área e 1m,20 de altura: 2 no Mantequira, com 3m,00×2m,00 de área e 2m,80 de altura.

Syphões de 0m,80 de diametro:

1 no Registro, com 14m,401 de flexa 56m,405 de comprimento; 1 no Registro, com 28m,224 de flexa e 181m,622 de comprimento, 1 no Registro, com 17m,777 de flexa e 380m,00 de comprimento.

Estrada de ferro (18 kilometros):

Ramal de João Pinto, com 16m3,5 de movimento de terra por m. 1; sub-ramal do Registro, com 6m3,5 de movimento de terra por m. 1; ramal de Mantequira, com 17m3,5 de movimento de terra por m. 1.

Estradas de rodagem (6k,809):

No Camorim, com 4m300, de movimento de terra, por m. 1; no Registro, no João Pinto e no Mantequira com 13m3,5 de movimento de terra por m. 1.

Planos inclinados:

1 no Registro, com 0m,458 de rampa e 184m,00 de comprimento; 1 no Jão Pinto, com 0m,480 de rampa e 38m,55 de comprimento; 1 em Paquetá, com 0m,430 de rampa e 98m,00 de comprimento; 1 no Engenho de Dentro com rampas de 0,10 e 0,20 e 180m,00 de comprimento.

Reservatorios de cimento armado:

1 no Engenho de Dentro, com 20.500m3 de capacidade; 1 no Engenho de Dentro (provisorio), com 30m3 de capacidade; 1 em Paquetá, com 310m3.

Caes de alvenaria de pedra e cantaria:

560m,00 na praia da Saudade; 470m,00 na praia da Urca; 350m,00 no molhe entre a Urca e a praia da Saudade.

Esgotos:

1.143m.75 de rêde na ilha das Flores; 3 tanques septicos de 18m×2m,75×2m,00 na ilha das Flores; 3 filtros de 157m² de área na ilha das Flores; 2.000m de rêdes de esgotos de aguas pluviaes, na Exposição.

Jardins:

1 no Engenho de Dentro; 1 em Paquetá; 50000m² no recinto da Exposição.

Calçamento de macadam:

21.500m³ no recinto da Exposição.

Edificios:

Pavilhão dos Estados, no recinto da Exposição, com 3 pavimentos e 18.800m² de área; Pavilhão das Industrias, no recinto da Exposição; Pavilhão Manoelino, no recinto da Exposição; Pavilhão de Machinas, no recinto do Exposição; Pavilhão de Viaturas (provisorio), no recinto da Exposição; Pavilhão de Artes Liberaes (provisorio), no recinto da Exposição; Pavilhão de madeiras (provisorio), no recinto da Exposição; Pavilhão de Bombeiros, no recinto da Exposição; Restaurant Pão de Assucar; Restaurant Rustico; Theatro João Caetano; Theatro Variedades (provisorio); Theatro Rink (provisorio), Theatro Cinematographo (provisorio); Pavilhão de Café e Cacáo (provisorios); Coreto egypcio (provisorio); 2 coretos pequenos (provisorios); Pavilhão de Imprensa (provizorio); Mictorios e W. C. publicos; 3 cocheiras; 1 casa de guarda no Camorim; 1 casa de guarda no Mantequira; 1 casa de guarda no Registro; 1 casa de guarda no João Pinto; 1 casa de guarda no Juramento; 1 para funccionarios, na ilha das Flores; 1 para funccionarios, na ilha das Flores; 1 para funccionarios, na ilha das Flores; 1 para funccionarios, na ilha das Flores; 3 Pavilhões para immigrantes, de cimento armado; 11 Pavilhões para immigrantes, de alvenaria de tijolo; Mictorios e W. C. geraes, na ilha das Flores; 15 casas de abrigo ao longo das adductoras; 1 casa no Engenho de Dentro; 1 usina elevatoria; 1 abrigo para prensas hydraulicas.

Machinas:

3 motores electricos 400 c/v; 3 bombas, typo turbinas 400 c/v.

Cobertura do reservatorio do Tanque.

Serviço prophylatico — Quando tiveram inicio os trabalhos de captação do rio Xerem verificou-se o facto grave e desolador de serem as primeiras turmas de operarios, encaminhadas áquelle longinque local, quasi totalmente dizimadas pela «malaria», occorrencia que determinou o pedido de um auxilio immediato, por parte do Engenheiro Sampaio Corrêa, ao saudoso director da Saude Publica, Dr. Oswaldo Cruz; e o que teve de proveitosa a acção, desde logo verificada, dos representantes d'aquelle illustre hygienista, dil-o melhor que nós, e, por isso as transcrevemos, as proprias palavras do digno Inspector das Obras Publicas, na introducção do seu relatorio:

> «Quanto ás obras feitas para adduzir os rios Xerém e Mantiquira, não seriam ellas executadas com tanta presteza, si não fosse o concurso precioso das instrucções de serviço para prophylaxia contra a malaria, gentilmente organizadas pelo eminente brasileiro Dr. Oswaldo Gonçalves Cruz, e a sua fiel e intelligente execução pelos distinctos medicos Drs. Carlos Chagas, Arthur Neiva, Ruy Pinheiro Ladislau e Antonio Gomes de Faria, que, em épocas diversas, trabalharam nos pantanos do Xerém e do Iguassú, com o

auxilio valioso, na parte clinica, do illustre Dr. Theodureto do Nascimento, medico da 3.ª Divisão.

Os profissionaes acima mencionados foram todos de uma abnegação rara, não podendo eu deixar de salientar os Drs. Arthur Neiva e Ruy Pinheiro Ladislau, que, durante quasi todo o periodo das obras, estiveram domiciliados no Hospital, com assistencia effectiva e dedicação excepcional.

Nós outros, engenheiros e operarios, devemos tanto a estes benemeritos, quanto lhes deve a população do Rio de Janeiro, porque, sem o seu concurso, talvez a engenharia nada tivesse conseguido em tão curto prazo.»

1909. — Neste anno, por Decreto datado de 22 de Julho, foi nomeado Inspector Geral o Dr. João Felippe Pereira, em substituição do Engenheiro Luiz de Andrade Sobrinho, que exercera, interinamente, aquelle cargo, por cerca de 2 mezes.

A distribuição de agua á população, foi, em média diaria, de 212.708.478 litros, que, comparada com a de 179.457.427, verificada em 1908, produz uma differença, para mais, de 33.251.051 de litros.

Aquella média, pelas medições feitas, foi alcançada do modo seguinte:

| | |
|---|---|
| Mananciaes circumvisinhos ..... | 45.589.440 |
| » longinquos ..... | 166.519.038 |
| | 212.108.478 |

O accrescimo, supra apontado, resulta do novo abastecimento sobre que fallamos no anno anterior e foi obtido: 24.572.991 pela adducção do rio Xerem e 8.678,060 pela dos rios Grande e Camorim.

Officina de concertos e aferição de hydrometros — Os trabalhos nessa dependencia da Inspecção, correram com toda a regularidade e produziram:

| | |
|---|---|
| Aferições.. ..... | 3:135$000 |
| Concertos ..... | 7:287$395 |
| | 10:422$395 |

Visitas domiciliarias — Este serviço correu com toda a regularidade e, no curso do anno, foram realizadas 33.534 visitas nos predios localisados na area da cidade.

Aguas pluviaes — A conservação das galerias de aguas pluviaes, affectas á Repartição, foi mantida tal como o permittiram os recursos distribuidos para esse fim.

Csnservação das linhas adductoras — O serviço de conservação dessas linhas, foi exercido sempre com regularidade, de modo a que, em casos de accidentes, fosse restabelecido o fornecimento, com presteza, aos reservatorios de distribuição.

Os arrebentamentos verificados, durante o anno, foram em numero de 35, dos quaes 15 na 4.ª linha e 20 na 5.ª, então em experiencia.

Estrada de Ferro Rio do Ouro — Correram em bôa ordem os serviços inherentes á Rio do Ouro, que, merece se saliente, foi, ainda neste anno, obrigada a grande movimento devido ao transporte de materiaes por conta do novo abastecimento. O avizo n. 398, de 31 de Dezembro, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, autorisou a Repartição a adoptar para esta Estrada as tarifas em vigor na Central do Brazil, no que lhe fôr applicavel; o de n. 232, de 1.º de Setembro, do mesmo Ministerio, permittiu que a Leopoldina Railway C.º Ltd. fizesse os trabalhos de adaptação necessarios na ponte maritima do Cajú para o serviço de movimento de suas barcaças, e se utilisasse, pelo prazo de 10 annos, com o onus da conservação, do trecho da Rio do Ouro, comprehendido entre Ponta do Cajú e o entroncamento da Linha Auxiliar; e, finalmente, o de n. 288, de 13 de Outubro, concedeu á Leopoldina permissão para ligar sua linha do Norte ao ramal da Penha.

Pennas de agua e hydrometros — Até 31 de Dezembro de 1909, era de 70.227 o numero de pennas de agua existentes, e de 6.617 o de hydrometros.

1910. — As medições realisadas nas reprezas e mananciaes de origem, accusaram uma média diaria de 246.140.713 litros, assim distribuida:

| | |
|---|---|
| Mananciaes circumvisinhos ..... | 49.100.000 |
| » longinquos..... | 197.040.713 |
| | 246.140.713 |

Por essa média, verifica-se uma differença, para mais, de 34.032.235 de litros, comparadamente com a do anno anterior, convindo, todavia, salientar que, em 1910, a 5.ª linha, já posta em carga, forneceu a contribuição de 31.691.350 litros.

Rede de distribuição — Em beneficio da rêde distribuidora de agua á cidade, realizou a Repartição, em 1910, varios trabalhos, dentre os quaes poderemos citar: o assentamento, com 800 metros de extensão, de uma linha de encanamento de 0m,10, em Jacarépaguá, ligada ao cano de 0m,30, que parte da Caixa da Reunião; o assentamento de 280 metros de cano em ruas do 2.º Districto e o de 120 metros na area do Terceiro; e, ainda, dentre outros serviços, o assentamento de 1.250 metros de encanamento de diametros variados, em vias publicas subordinadas aos 4.º, 5.º e 6.º Districtos.

Visitas domiciliarias — Desde 1905, quando foi instituido, que o serviço de visitas aos domicilios produz bons resultados. Durante o anno, os respectivos encarregados percorreram 35.290 predios e, em virtude de irregularidades encontradas, expediu a Repartição 2.746 intimações e 26 multas, no valor de 100$000 cada uma.

Florestas — A conservação das florestas, onde se acham construidas as reprezas, caixas, canalisações e outros accessorios de adducção e

captação dos mananciaes, foi feito com todo o esmero, tendo a Repartição cuidado, especialmente, do replantio das arvores.

Obras do Ministerio da Fazenda — Continuaram os trabalhos do mólhe da Alfandega e com elles despendeu o Ministerio da Fazenda, neste anno, entre pessoal e material, a importancia de Rs. 52:319$125.

Encanamentos adductores — Durante o anno de que se trata, executou a Repartição varios serviços relativos ás grandes linhas adductoras, e, dentre elles, a substituição da peça em Y, que reune os ramaes do Registro e do João Pinto, formando o encanamento do Xerem (4.ª linha) e a transposição da canalisação do São Pedro (1.ª linha) para a do Mantiquira (5.ª linha) e vice-versa, em Liberdade, kilometro 7.544 da Estrada de Ferro Rio do Ouro.

No anno em questão esses grandes encanamentos soffreram alguns accidentes, que não foram, porém, em numero elevado, bastando dizer, e isso revela o cuidado com a respectiva conservação—, que os arrebentamentos não excederam de 12, quando, no anno anterior, haviam attingido a 35.

Abastecimento á Ilha de Paquetá — O encanamento adductor de Paquetá, se constitue de tres trechos: um no continente, com a extensão de 16.280 metros, o segundo composto por uma linha dupla submarina, com 0,065 de diametro e o desenvolvimento de 4.320 metros, e, o terceiro, na Ilha, composto de tubos de ferro fundido de $0^m$,12, com a extensão de 871 metros.

No curso do anno de 1910, o volume de agua fornecido á Ilha foi de 172.000.000 de litros.

Obras novas — Durante este exercicio, dentre outras, levou a Repartição a effeito as seguintes: transformação do antigo açude de accumulação das aguas do rio Macaco em verdadeiro reservatorio, realizando, para tanto, a construcção de uma muralha divisoria, que reparte o recinto em dois compartimentos, de igual capacidade; — o revestimento a concretro do fundo e dos antigos taludes de pedra rejuntada; e, afinal, a drenagem systematica do mesmo fundo; a cobertura do reservatorio do França, constituida por abobadas de aresta, nervuradas de concreto armado, obedecendo a uma disposição mixta dos systemas Monier e Hennebique; e, finalmente, a cobertura do reservatorio novo da Tijuca, analoga, em conjuncto, á que foi executada no do França.

Estrada de Ferro Rio do Ouro — Os trabalhos nesta via ferrea foram mantidos em bôa conservação, sendo a respectiva extensão kilometrica de 141,887.

Pennas de agua e hydrometros — Até 31 de Dezembro de 1910, era de 72.396 o numero de pennas de agua existentes, e de 7.032 o de hydrometros.

Por decreto sob n. 7924, de 31 de Março, foi reformado o regulamento da Inspecção Geral das Obras Publicas, que passou, então, a denominar-se «Repartição de Aguas, Esgotos e Obras Publicas», incum-

bindo-lhe, a partir daquella data, além dos serviços que já vinham sendo affectos á antiga Inspecção, mais os da Repartição Fiscal do Governo junto á The Rio de Janeiro City Improvements C.º Ltd.; e foi, ainda no exercicio em questão, e, pois, sob a fiscalisação da 4.ª Divisão da Repartição de Aguas, que teve execução o trabalho de esgotos da Ilha de Paquetá.

1911 — A média do volume de agua fornecido diariamente á cidade, foi de 237.904.877 litros, assim distribuidos:

| | |
|---|---|
| Mananciaes circumvisinhos..... ..... | 53.848.065 |
| » longinquos..... | 184.056.812 |
| | 237.904.877 |

Officina de hydrometros — Esta dependencia da Repartição passou, durante o anno, por grandes melhoramentos, não só no que concerne á sua installação propriamente dita, como pelo largo supprimento de material e hydrometros, que recebeu, e, d'alli, como se vê, o augmento de sua renda:

| | |
|---|---|
| Concertos..... ..... ..... | 26.523.190 |
| Aferições .. . ... ..... | 3:965.000 |
| | 30:488.190 |

Revisão da rêde — Durante o anno de 1911, foram executados pelos 7 Districtos da Repartição, — pois que, por acto de 1.º de Julho, assente em disposição regulamentar, foi augmentado de um o numero de Districtos, — varios trabalhos para melhoramento da rêde distribuidora dentre os quaes o assentamento de 15.273 metros de novas canalisações, de differentes diametros, entre $0^m,03$ e $0^m,25$.

Obras do Ministerio da Fazenda — Em 16 de Setembro deste anno, cessou a ingerencia da Repartição nos trabalhos de conservação e concerto do mólhe da Alfandega, tendo sido, pois, dispensado o pessoal que ali trabalhava e entregue ao Inspector da Alfandega, devidamente inventariado, o respectivo material.

Visitas domiciliarias — O pessoal empregado neste serviço visitou, durante o anno, 31.887 predios, resultando dahi a expedição de 2656 intimações, para providencias inherentes á rêde interna.

Abastecimento á Ilha do Governador — Attendendo ás reiteradas solicitações da população da Ilha do Governador, resolveu a Repartição installar 5 tanques de ferro naquella Ilha, fazendo o respectivo supprimento 3 vezes por semana, por meio de barcas d'agua. Essa providencia, de caracter provisorio, não deixou de satisfazer ás necessidades do momento.

Encanamentos adductores — Funccionaram regularmente as linhas adductoras, excepção da do Mantiquira, que carecia, ainda, de obras de consolidação, para execução das quaes não dispunha de recursos a Repartição.

Os accidentes occorridos, em 1911, foram: 220 vasamentos e 13 arrebentamentos.

Obras novas — A de maior importancia, realisada no periodo de que se cogita, consistiu na construcção do reservatorio da Pedreira, na Villa Millitar, com a capacidade de 4.000.000 de litros, e no assentamento da respectiva canalisação adductora, com 6.583 metros de extensão.

Apparelhos Venturi — Para medição dos volumes de agua entregues á distribuição, foram installados dois apparelhos Venturi na Caixa Nova da Tijuca, 1 na Caixa Velha, onde já existiam 2, e um na repreza do Trapicheiro, igual ao já assente, anteriormente, nesse local.

A Repartição collocou, tambem, na sua séde, em sala adrede preparada, o mostruario central dos registradores «Venturi».

Pennas de agua e hydrometros — As pennas de agua installadas, até 31 de Dezembro, attingiram a 74.962 e os hydrometros, até a mesma data, a 7.264.

Com a exoneração, a pedido, do Dr. João Felippe Pereira, do cargo de Director Geral da Repartição, foi nomeado por Decreto de 31 de Maio, para substituil-o, o engenheiro Luiz van Erven, sob cuja administração organisou-se por Decreto n. 9079, de 3 de Novembro, a actual Repartição de Aguas e Obras Publicas, da qual não mais fez parte a fiscalisação dos trabalhos da C.ª City Improvements, que se constituiu, novamente, em Repartição independente. Com essa mesma reforma foram supprimidos os serviços a cargo do Laboratorio de Analyses systematicas de aguas potaveis e das aguas de esgoto, creado anteriormente, pelo Decreto 7924, de 1910.

1912. — No periodo comprehendido pelo anno de 1912, a média de agua, verificada pelas medições feitas, e distribuida á população, foi de 226.287.142 litros, assim classificada:

| | |
|---|---|
| Mananciaes circumvisinhos ..... | 47.033.337 |
| » longinquos .. ..... | 179.253.805 |
| | 226.287.142 |

Essa média, em se a comparando com a de 237.904.887 de litros, relativa ao anno de 1911, accusa um decrescimo de 11.517.735 litros, dos quaes 7.598.556 affectam a contribuição dos mananciaes circumvisinhos e os restantes á dos longinquos.

Officina de hydrometros — Como no anno anterior, continuou a Officina de Hydrometros a prestar bons serviços, tendo a sua renda excedido, embora de pouco, á verificada naquelle anno:

| | |
|---|---|
| Concertos ..... ..... | 26:288$200 |
| Aferições ..... | 6:385$000 |
| | 32:673$200 |

Revisão da rede — Durante o anno de 1912, foram assentes 60.529 metros de novas canalisações de diametros que variam de 0m,508 a 0m,03.

Neste ramo do serviço, o mais importante foi o de assentamento da linha de 0m,40, que, partindo da Caixa Nova da Tijuca, com a extensão de 11.994 metros, vae terminar em um poço de distribuição construido no alto do morro do Livramento.

O que teve em vista a Repartição com esse trabalho, foi separar o abastecimento dos morros do da parte plana da cidade.

Visitas domiciliarias — Subordinado á Segunda Divisão, por força do novo Regulamento, foi mantido, com grande proveito, este serviço.

O numero de predios vistoriados, no curso do anno, elevou-se a 33.098; o de intimações expedidas a 5.626; e, finalmente, o de multas, que produziram 17:200$000, a 150.

Proprios nacionaes — A Repartição, na vigencia do presente exercicio, além de ter cuidado da conservação normal dos proprios nacionaes a seu cargo, construiu, nos terrenos de sua séde, um predio destinado á residencia do porteiro, dispendendo, para tanto, a quantia de Rs. 15:300$000.

Obras novas — As principaes, executadas durante o anno, foram: conclusão da construcção do reservatorio da Penha e construcção da repreza dos «Taxas», em Guaratiba, e assentamento da respectiva linha adductora de 0m,20, com a extensão de 13.000 metros.

Aguas pluviaes — Continuam a cargo desta Repartição as galerias e collectores de aguas pluviaes, cuja rêde não foi possivel estender, em virtude da deficiencia das respectivas dotações orçamentarias.

Estrada de Ferro Rio do Ouro — Os serviços referentes a esta Estrada correram regularmente, não se tendo executado, neste exercicio, outros trabalhos, que não os de conservação. A extensão e trafego era, em 31 de Dezembro, de 132k,639.

Pennas de agua e hydrometros — As pennas existentes, que eram, em 1911, em numero de 74.962, subiram, em 1912, a 81.419, e os hydrometros, de 7.264, naquelle exercicio, attingiram neste a 8.226.

1913. — O anno de 1913, apresentou ainda, comquanto pequena, uma reducção na média diaria de agua fornecida á população, comparadamente á verificada no exercicio precedente, pois ao passo que neste anno ella não foi além de 222.494.895 de litros, naquelle, em que já foi menor que em 1911, attingiu a 226.287.142. A differença em questão, por consequencia, cifrou-se em 3.792.247 litros.

As parcellas, com que contribuiram os mananciaes para attingir, em 1913, á média accusada, foram:

| | |
|---|---|
| Mananciaes circumvisinhos ..... | 44.860.895 |
| » longinquos..... | 177.634.000 |
| | 222.494.895 |

Officina de hydrometros — A renda que produziu a Officina no decorrer do anno de que se trata, e que vae abaixo consignada, mostra que o seu estado é o mesmo, uma vez que não melhorou de recursos, dos exercicios anteriores:

| | |
|---|---|
| Aferições | 26:416$905 |
| Concertos | 7:975$000 |
| | 34:391$905 |

Revisão da rede — Não foram poucos os serviços executados, para melhorar a rêde distribuidora de agua, e, justificando essa asserção, basta dizer que em ruas localisadas na zona da cidade, superintendidas pelos sete Districtos da Repartição, assentaram-se 91.780 metros de novas canalisações de chumbo e ferro galvanisado e fundido, de diametros variaveis entre 0m,02 e 0m,50.

Hydrantes — Esses registros, destinados especialmente aos serviços de incendio e de irrigação da cidade, alcançaram, com os 152 installados neste anno, o numero de 3.097.

Linhas adductoras — As cinco grandes adductoras, foram mantidas em bôas condições de conservação, tanto quanto permittiram os recursos orçamentarios. Em 1913, os arrebentamentos não foram além de 4 e, sobre esses accidentes, os outros que occorreram, em numero mais elevado, não tiveram grande monta e foram susceptiveis de reparos immediatos.

Ilha do Governador — O abastecimento continuou, como se o relatou no anno anterior, sendo feito por meio de barcas de agua, tendo, porém, a Repartição, no intuito de melhoral-o, installado mais um tanque, para 10.000 litros, na praia da Freguezia.

Obras novas — Dentre as realizadas no periodo de que se cogita, apresenta-se, como mais importante, a conclusão do reservatorio do morro da «Venda Grande», para attender ao fornecimento de agua á povoação da Pedra, em Guaratiba, e o respectivo assentamento das seguintes canalisações: 0m,100 com a extensão de 560m e 0m,050 com a extensão de 2.000m.

Palacio Monroe — Desde 1908 acha-se a cargo da Repartição de Aguas a conservação desse Palacio, e, com tal serviço, dispendeu-se, em 1913, a quantia de 25:050$405, comprehendendo pessoal, material, luz e pequenas obras.

Visitas domiciliarias — Continuou este ramo do serviço a ser mantido com o proveito visado. Até 31 de Dezembro deste anno, foram vistoriados 31.259 predios, expedidas 3.487 intimações e impostas 451 multas, no valor de 100$000 cada uma.

Estrada de Ferro Rio do Ouro — A sua extensão em trafego era, até 31 de Dezembro, de 132k.794. Como se verifica da exposição contida no relatorio da Repartição, referente ao exercicio de 1913, essa poderosa auxiliar do abastecimento de agua a esta cidade, se manteve, apezar de todo o esforço em contrario, por parte de sua administração, resentida de melhoramentos, que dependem de autorisações e recursos especiaes, capazes de conduzil-a a estado de que resultasse, pelo menos, uma grande

reducção no deficit sempre verificado. Para não fallar de outros, limitar-nos-hemos a referir: conclusão do leito e obras d'arte; augmento dos materiaes rodante e de tracção; alteração das tarifas; transferencia da estação inicial para Praia Formosa, etc.

PENNAS DE AGUA E HYDROMETROS — Existiam estabelecidas, até 31 de Dezembro, 85.866 pennas e 9.597 hydrometros.

1914. — O anno de 1914 foi assignalado por uma prolongada estiagem, que tornou-se mais intensa no periodo que decorreu de 6 de Maio a 18 de Setembro. Como corollario de tal facto sobreveio a diminuição progressiva das descargas diarias nos mananciaes captados e, consequentemente, a escassez de agua na distribuição da cidade.

Ter-se-ha uma idéa mais exacta do decrescimo havido, com os apontamentos abaixo, que consignam as descargas minimas verificadas e se reportam aos dias 6 de Maio e 8 de Setembro:

| MANANCIAES | DESCARGAS | |
|---|---|---|
| | 6 de Maio | 8 de Setembro |
| | lit. | lit. |
| S. Pedro | 43.680.000 | 24.000.000 |
| Ouro Santo Antonio | 34.857.000 | 18.000.000 |
| Barrelão | 38.871.000 | 18.000.000 |
| Xerem | 49.822.600 | 22.112.800 |
| Mantiquira | 39.600.000 | 19.200.000 |
| Guaratiba | 76.000 | 279.000 |
| Mendanha | 1.240.000 | 1.240.000 |
| Piraquara | 770.000 | 28.800 |
| Camorim | 4.850.000 | 1.120.000 |
| Rio Grande | 4.945.000 | 1.724.000 |
| Ciganos | 3.280.000 | 550.000 |
| Tres Rios | 745.000 | 47.000 |
| Mme. Rouche | 130.000 | 43.000 |
| Covanca | 1.439.000 | 377.000 |
| Suruhy | 400.000 | 400.000 |
| Maracanã | 9.087.190 | 2.549.600 |
| S. João | 1.577.600 | 217.930 |
| Andarahy | 855.940 | 135.000 |
| Trapicheiro | 1.780.000 | 110.000 |
| Carioca | 3.200.000 | 429.600 |
| Lagoinha | 515.100 | 56.100 |
| Chororó | 71.100 | 10.500 |
| Caboclos | 29.200 | 7.000 |
| Silvestre e Morro do Inglez | 340.000 | 55.000 |
| Macaco | 6.577.000 | 1.393.632 |
| Cabeça | 1.570.000 | 355.474 |
| Total | 250.310.047 | 112.451.516 |

No decurso do anno, porém, a média diaria registrou um total de 216.323.918 litros, contra o de 222.494.895 do anno anterior.

Apparelho Venturi — Além dos registradores installados nos encanamentos adductores dos rios Ouro, S. Pedro e Barrelão e os dos reservatorios Novo e Velho da Tijuca e o da repreza do Tripicheiro, os quaes vêm funccionando bem, foram assentes mais os que servem, actualmente, ás linhas dos rios Xerem e Mantiquira.

Revisão e ampliação da rede — A Repartição levou a effeito, em 1914, o assentamento de 76.871 metros de novas canalisações, destacando-se, dentre ellas, a de 0m,40, que se estende desde a nova repreza do rio da Prata do Mendanha ao poço do Caire, em Realengo, e dahi ao reservatorio do Morro da Pedreira, em Deodoro; a de 0m,20 de diametro interno e 3.750 metros de comprimento, desde a rua Leopoldina Rego até á ponte do Engenho da Pedra, adductora da ilha do Governador; a submarina, flexivel, de 0m,065 até á ponte do Galeão, naquella ilha; e, finalmente, a de 0m,204, de aço, na extensão de 1.210 metros, que parte da referida ponte.

Verificou-se, ainda, no exercicio a que nos referimos, o restabelecimento da utilisação do reservatorio de São Bento, que ha longos annos não funccionava, para commandar a distribuição da nova zona do Cáes do Porto.

Obras novas — No correr do anno foram realizadas: o castello d'agua, junto ao reservatorio do Engenho de Dentro, com a capacidade de 60.000 litros, destinando-se ao abastecimento dos pontos altos do 2.° Districto; a nova repreza do rio da Prata do Mendanha, destinada a captar as sobras desse rio, que são levadas, pela linha de 0m,40, a que atraz fizemos menção, ao reservatorio da Villa Militar; o poço do Caire, no Realengo, com a capacidade de 50.000 litros; e, finalmente, a casa do guarda desse poço.

Outros serviços — Os de conservação e limpeza das galerias de aguas pluviaes, o de visitas domiciliares, e o de fiscalisação e leitura de hydrometros e o de irrigação da cidade, foram mantidos em bôa ordem.

Officina de hydrometros — A officina teve, neste exercicio, a sua renda diminuida de quasi 5:000$, pois, ao passo que produziu, em 1913, 34:391$905, em 1914, não foi alem de 29:690$535, como se vê:

| | |
|---|---|
| Concertos | 3:890$000 |
| Aferições | 25.800$535 |
| | 29:690$535 |

Estrada de Ferro Rio do Ouro — Esta via ferrea, cujos trabalhos exigem de sua administração ingentes esforços, pela ausencia de recursos, que, de anno para anno, mais vae se fazendo sentir, continúa carecendo que se lhe proporcionem os melhoramentos apontados nas «notas» referentes ao anno de 1913.

Pennas de agua e hydrometros — As pennas de agua, que, no anno precedente, haviam se elevado a 85.866, subiram, neste, a 88.912, — e os hydrometros, cuja existencia era de 9.597, attingiram, agora, a 10.298.

1915. — Ao contrario, exactamente, do que occorreu em 1914, e que tanto assignalámos, o anno de 1915, foi, em consequencia das chuvas cahidas, de abundancia de agua. E, de tal sorte, a média diaria de fornecimento á cidade, que havia sido, no exercicio antecedente, de 216.323.918 litros, elevou-se a 241.241.821, accusando, portanto, uma differença, para mais, de 24.917.903 litros.

Pelas medições feitas, assim se distribue a média deste anno:

| | |
|---|---|
| Mananciaes circumvisinhos ..... | 35.367.749 |
| » longinquos ..... | 205.874.072 |
| | 241.241.821 |

Reservatorios e caixas — Procedeu a Repartição, neste anno, como complemento das obras de construcção do Castello d'Agua do Engenho de Dentro, que fôra feito em 1914, aos trabalhos de consolidação dessa obra de arte, contra os esforços do vento, por meio de cruzes de Santo André, ligando, entre si, os pilares oppostos; assim, tambem, como mandou installar luz electrica, interna e externamente, nas duas Caixas do reservatorio do Pedregulho. Esse reservatorio, no exercicio em questão, recebeu o maior volume de agua observado no quinquennio 1911-1915, como se vê:

| | |
|---|---|
| 1915 ..... | 109.733.212 |
| 1914 ..... | 86.502.600 |
| 1913 ..... | 100.761.114 |
| 1912 ..... | 100.019.000 |
| 1911 ..... | 101.757.544 |

A Caixa Nova da Tijuca e o reservatorio de Santos Rodrigues, continuaram a receber agua por intermedio da «Usina Elevatoria», construida no largo de Maracanã, até fins de Outubro, quando foram iniciadas as experiencias das modificações das linhas, em virtude da nova transposição, feita em Praia Pequena, da 1.ª adductora para a 5.ª e vice-versa, experiencias que produziram bons resultados.

Em consequencia desse trabalho a 1.ª linha passou a alimentar, simultaneamente, Penha, Tijuca (Caixa Nova), Santos Rodrigues e Providencia (poço) e, a 5.ª, Pedregulho e Engenho de Dentro.

Revisão e ampliação da rede — Durante o anno foram assentes 28.528 metros de encanamentos, contribuindo, porém, com maiores contingentes para aquella quantidade, os 1.º, 2.º e 3.º Districtos.

Obras novas — Com a conclusão, em 31 de Outubro, das obras do reservatorio do «Guarabú», na Ilha do Governador, da capacidade de 450.000 litros, cessou o serviço de abastecimento á referida Ilha por meio de barcas de agua, passando a funccionar regularmente a rêde distribuidora, que parte do citado reservatorio.

Em Maio, concluiu, tambem, a Repartição, os serviços que vinha executando de captação e adducção das aguas do corrego «Guerra», affluente da margem esquerda do Mantiquira; em Julho, terminou os trabalhos de aproveitamento do corrego «Perpetua», e, afinal, em Outubro,

as de aproveitamento das aguas do corrego «Alpha», tributario do rio «Registro».

Outros serviços — Aqui se comprehendem os de «Visitas domiciliares», «Aguas pluviaes», «Florestas», etc., subordinados á Repartição, sendo o andamento, neste anno, da normalidade dos annos anteriores.

Officina de hydrometros — Não houve augmento de renda nos trabalhos produzidos por esta officina, sobre o anno anterior, senão em poucas centenas de mil réis, como se vê:

| | |
|---|---|
| Concertos | 27:061$260 |
| Aferições | 2:880$000 |
| | 29:941$260, |

pois que em 1914 essa renda foi de 29:690$535.

Pennas de agua e hydrometros — Nem as pennas de agua e nem mesmo os hydrometros alcançaram, em 1915, a progressão dos ultimos annos. As pennas, que eram em numero de 88.912, apenas se elevaram, até 31 de Dezembro, ao de 90.185, emquanto que os hydrometros de 10.298 passaram a ser 10.789.

Eis comparadas as installações de umas e outros nos ultimos tres annos:

| | Pennas | Hydrometros |
|---|---|---|
| 1913 | 85.866 | 9.597 |
| 1914 | 88.912 | 10.298 |
| 1915 | 90.185 | 10.789 |

Por Decreto sob n. 11.515, de 4 de Março, foi dado novo regulamento á Repartição.

Além de disposições relativas ao serviço e ao pessoal, converteu o referido regulamento em Secções de Contabilidade, Technica e de Expediente, as antigas 4.ª Divisão, Escriptorio Technico e Secretaria.

1916. — Se, em 1915, as chuvas, tão escassas em 1914, já se fizeram sentir com alguma abundancia, melhorando de tal sorte o supprimento de agua á cidade, em 1916, então, ellas foram francamente fartas, permittindo, assim, que a média diaria attingisse a 280.919.465 litros, com uma differença, para mais, sobre o anno que o precedeu, de cerca de 40.000.000.

Foi esta a contribuição dos mananciaes, para alcance daquella excellente média:

| | |
|---|---|
| Mananciaes circumvisinhos | 85.270.753 |
| » longinquos | 195.648.712 |
| | 280.919.465 |

Officina de hydrometros — Este departamento teve, durante o anno, a sua renda, proveniente de aferição e concertos de hydrometros, sensivelmente diminuida, não excedendo ella de Rs. 16:811$940, quando, em 1915, attingira a 29:941$260.

Revisão e ampliação da rede — A Repartição assentou, no decurso

deste exercicio, 38.563 metros de canalisações de diametros variados e, dentre ellas, destacaremos: a 2.ª linha submarina adductora, flexivel, destinada a augmentar o abastecimento de agua á Ilha do Governador, com a extensão de 1,060 metros, e o ramal, com 2.497 metros de comprimento, para supprimento da Escola de Aprendizes de Marinheiros, installada na referida Ilha.

Visitas domiciliarias — Foi mantido este ramo do serviço da Repartição com a mesma regularidade observada nos exercicios precedentes. Os empregados, delle encarregados, visitaram 18.955 predios, do que resultou a expedição de 3.292 intimações para trabalhos inherentes á rêde interna e a imposição de 185 multas de 100$000 e 12 de 200$000.

Aguas pluviaes — Apenas poude a Repartição manter, em 1916, a conservação das galerias de aguas pluviaes a seu cargo e dotal-as de pequenos melhoramentos, pois que para obras de maior vulto não houve emprehendimento possivel com os recursos pecuniarios distribuidos, para tal fim, em orçamento.

Linhas adductoras — O estado das grandes adductoras revelou-se este anno em peiores condições que naquelles que o antecederam. O numero de accidentes, comprehendendo arrebentamentos, vasamentos e deslocamentos, offereceu um accrescimo de 134, para os quaes só a 1.ª linha (S. Pedro) concorreu com 107, visto como fornecendo, agora, constantemente á Caixa Nova da Tijuca, quando sempre contribuiu para o Pedregulho, ficou submettida a maior pressão do que aquella com que trabalhára desde a sua construcção.

Além disso, não dispoz a Repartição de recursos orçamentarios que lhe permittissem executar os reparos de que carecem as 4.ª e 5.ª linhas, obras reputadas, de todo em todo, urgentes, como garantia do abastecimento á cidade.

Estrada de Ferro Rio do Ouro. — Até 31 de Dezembro de 1916 a extensão, em trafego, desta via-ferrea era de 143$^{k}$.818.

A má situação da Rio do Ouro, tantas vezes assignalada pela Repartição, e circumstanciadamente abordada pelo seu Director Geral no officio que dirigiu ao Ministerio da Viação, em data de 14 de Março e sob n. 186, não comporta maiores delongas para as indispensaveis providencias. Tudo ali se resente de soccorro immediato, principalmente o que diz respeito com a locomoção e tracção, com a via-permanente, edificios e linhas telegraphicas e telephonicas e com a substituição de pontes e reparos de obras de arte no ramal do Tinguá.

Pennas de agua e hydrometros — As pennas de agua elevaram-se este anno, até 31 de Dezembro, a 91.059, e os hydrometros, no mesmo periodo, attingiram a 11.047.

1917. — No decorrer do anno de 1917 a distribuição de agua ao Rio de Janeiro se manteve nas proporções da verificada no exercicio transacto. E, para tanto colligir-se, basta a comparação das médias diarias, que,

tendo sido, naquelle anno, de 280.919.455 litros, neste, attingiu a..... 284.328.549, assim distribuida:

| | |
|---|---|
| Mananciaes circumvisinhos..... | 84.703.630 |
| » longinquos. ... ..... | 199.624.919 |
| | 284.328.549 |

Revisão e ampliação da rede — A Repartição assentou, neste exercicio, em varias vias publicas da area do Districto Federal, 23.515$^{m}$ de encanamentos de diversos diametros, destacando-se, como principaes: a linha mixta entre o reservatorio de Macacos e a rua 4 de Dezembro, em Ipanema; e a que, derivando-se do encanamento de 0,20 da rua Domingos Lopes, vae fazer o supprimento de agua á localidade «D. Clara», que, de ha muito, reclamava esse beneficio.

Proprios nacionaes — Além dos trabalhos communs de conservação nos já existentes, construiu a Repartição mais dois, destinados á moradia dos guardas das reprezas dos rios Prata e Piraquara.

Officina de hydrometros — A officina no anno de que se cogita, não fez mais do que naquelle que o precedeu, sendo tal facto, revelado pela renda inherente aos seus trabalhos:

| | |
|---|---|
| Aferições..... | 2:115$000 |
| Concertos ..... ..... | 12:079$870 |
| | 14:194$870 |

Semelhante decrescimo leva-o a Repartição, como se vê do relatorio respectivo, á conta da deficiencia de pessoal e material.

Aguas pluviaes — O serviço que responde ao presente titulo, foi mantido na medida dos recursos distribuidos em lei orçamentaria, tendo a Repartição melhorado a respectiva rêde com a construcção de 84 metros de collectores de 0$^{m}$,46 e 22 caixas de ralo.

Linhas adductoras — Não melhorou de cousa alguma o estado desses grandes encanamentos, sobre o que, a seu respeito, referimos no anno precedente. Ao contrario, o numero de accidentes cresceu ainda, como que apontando quanto urge um soccorro immediato.

Outros serviços — As florestas, as visitas domiciliarias, a irrigação da cidade, segundo o accordo com a Prefeitura do Districto Federal, — etc., foram tantos outros trabalhos que a Repartição manteve neste anno, conforme lh'o permittiram as dotações, para tanto, attribuidas.

Estrada de Ferro Rio do Ouro — Não augmentou esta Estrada a sua extensão em trafego e, com os recursos orçamentarios, de que dispoz, mal poude ir mantendo os serviços de conservação, que não representaram absolutamente, aquillo que seria necessario fazer. Apezar disso, porém, conseguiu executar diversas obras novas de pequena monta, dentre as quaes destacam-se: a nova estação do Tinguá, construida no mesmo typo da do Rio do Ouro levada a effeito no anno anterior; e a reparação da ponte sobre o rio Anna Felicia, no ramal do Tinguá, damnificada pelas enchentes.

Pennas de agua e hydrometros — O assentamento das novas pennas concedidas neste anno, elevou o total existente, até 31 de Dezembro, a 92.141, e o de hydrometros, fez com que esses apparelhos, que já eram 11.047, passassem a ser 11.217.

1918. — Deu-se, neste exercicio, um decrescimo de 14.728.950 litros no fornecimento médio de agua á população da cidade, pois ao passo que em 1917, aquella média attingiu a 284.328.549, em 1918, não foi além, como se mostra abaixo, de 268.599 de litros :

| | |
|---|---|
| S. Pedro | 28.830.000 |
| Rio do Ouro | 34.082.666 |
| Barrelão | 39.521.916 |
| Xerem | 50.096.083 |
| Mantiquira | 50.355.333 |
| Circumvisinhos | 68.195.599 |
| | 268.599.599 |

Revisão e ampliação da rede — Pendente a melhorar a rêde distribuidora de agua, levou a Repartição a effeito, em 1918, o assentamento de 10.917 metros de canalisações, variando entre os diametros de $0^m,20$ e $0^m,02$.

Officina de hydrometros — Esta officina reparou, no exercicio de que se trata, 2.089 apparelhos, dos quaes 1.636 no proprio local onde estão installados, e aferiu 359.

A renda foi, em seu total, de Rs. 17:084$290, contra a de réis 14:194$870, verificada no anno anterior.

Proprios nacionaes — Além dos serviços de conservação e os de reparos nos proprios nacionaes, que os reclamaram, executou a Repartição a construcção de mais dois predios, para moradia dos guardas do poço do Moraes, em Campo Grande, e o do da repreza do Rio Grande, em Jacarépaguá, dotados ambos, de fossas septicas de typo Moura Pagliani.

Irrigação das ruas. — Estabelecido, mediante accordo, como já dissemos, com a Prefeitura do Districto Federal, executado por meio de pipas da Light and Power e fiscalisado pela Repartição, este serviço consumiu, durante o anno, 110.862.000 litros de agua e rendeu 22:174$400.

Linhas adductoras — Esses grandes encanamentos continuaram reclamando urgentes trabalhos de consolidação, especialmente as 4.ª e 5.ª linhas, e a falta de taes providencias vae creando, dia a dia, imminente perigo para o abastecimento da cidade. Cuidou, todavia, a Repartição, com os recursos de que dispoz da respectiva conservação e executou, ainda assim, alguns trabalhos novos, como cravação de estacas no rio Faria e construcção de uma caixa de registro na derivação da 5.ª linha, em Inhaúma.

Estrada de Ferro Rio do Ouro — Não se verificaram, ainda este anno, alterações de que resultassem grandes beneficios para essa indis-

pensavel auxiliadora do serviço de agua ao Districto Federal, comtudo, com os recursos do credito aberto pelo Decreto n. 13.119, de 24 de Julho, tiveram inicio os trabralhos de reconstrucção do ramal de Tinguá e os da variante de Barreira, destinados a collocar a linha ferrea ao longo da adductora do Barrelão, facilitando, de tal sorte, o transporte de materiaes em caso de accidente.

Foi construida uma nova estação em Vicente Carvalho, obedecendo ao typo geral adoptado.

Satisfazendo reiteradas instancias da Repartição, que de ha muito se batia pela transferencia da estação inicial da Rio do Ouro, — de Ponta do Cajú para Praia Formoza, — o Congresso Nacional votou a necessaria autorisação, pela Lei n. 3454, de 6 de Janeiro, art.º 130, n. XXIII, concebido nos seguintes termos: «A mudar a estação inicial da Estrada de Ferro Rio do Ouro da Ponta do Cajú para a Praia Formosa (Alfredo Maia) e reparar o leito e obras de arte de toda a Estrada, tomando as providencias necessarias, afim de tornar effectiva essa mudança, abrindo-se o credito necessario».

Infelizmente, no decurso do anno de 1918, não foi tal autorisação utilisada.

Outros serviços — Correram em bôa ordem os de conservação das florestas, os de visitas domiciliares e os de aguas pluviaes, tendo a Repartição cuidado da respectiva conservação, conforme lh'o permittiu o orçamento do anno.

Pennas de agua e hydrometros — As pennas d'agua elevaram-se a 92.984, com um accrescimo, portanto, sobre o anno anterior, de 843, — e os hydrometros attingiram 11.330 contra os 11.217, que já existiam. O augmento desses apparelhos foi assim, como se vê, apenas de 113.

1919.—O anno de 1919 não foi dos mais prodigos em materia de fornecimento de agua á cidade, tendo em vista que a respectiva média diaria, comparada com a de 1918, que foi de 268.599.599 litros, decresceu de 10.846.711. Ainda assim os 257.752.888 litros, com que contribuiram os mananciaes, conforme se verá abaixo, permittiram que a distribuição fosse feita com regularidade:

| | |
|---|---|
| Mananciaes circumjacentes ..... | 62.348.272 |
| » longinquos..... | 195.404.616 |
| | 257:752.888 |

Revisão e ampliação da rêde — A Repartição continuou, como nos annos anteriores, a dispender esforços tendentes a melhorar os serviços relativos á rêde distribuidora da capital, ampliando-a tanto quanto possivel. Os novos assentamentos de canalisações, nos 7 Districtos, attingiu a 23.352 metros, entre canos de chumbo e de ferro fundido.

Abastecimento ás ilhas de Governador e Paquetá — O supprimento de agua a essas duas ilhas, foi feito, no decurso do anno de 1919, com relativa regularidade. A primeira dellas, não obstante o sensivel numero de vasamentos na respectiva canalisação submarina, teve o seu reservatorio sempre em condições de manter normal distribuição aos 60 chafarizes ali installados; e a segunda, apezar de não haver sido utilisado o seu reservatorio, sendo o respectivo abastecimento feito pelas linhas adductoras, com regulada quebra de carga, para aliviar as submarinas, recebeu a agua precisa ás necessidades de sua população.

Officina de hydrometros — Esta dependencia da Repartição de Aguas, em se adoptando o que consignou o relatorio deste anno, acha-se em condições de não poder bem corresponder aos mistéres que lhe estão affectos, sendo causas determinantes desse precario estado, as creadas pela falta de sufficientes dotações orçamentarias, e, a par dessas, as advindas da guerra mundial, em cujo periodo, 1914-1918, não nos vinham da Europa os sobresalentes empregados nos reparos de hydrometros. Dahi, diz o relatorio organisado pela Repartição sobre os seus trabalhos em 1919, o não ter podido a officina fazer face, concertando, ao grande numero de apparelhos que se desarranjaram, de modo a não crescer, como succedeu, o numero dos nesse estado.

Visitas domiciliarias — Os encarregados deste serviço vistoriaram, no exercicio em questão, 31.521 predios, o que resultou a expedição de 2.240 intimações, para reparos em installações internas, e a imposição de 400 multas, das quaes 312 de 100$000 e 88 de 200$000.

Linhas adductoras — Para satisfazer as necessidades do serviço de conservação das 5 grandes adductoras, cujo estado, como se tem dito nos annos transactos, continúa exigindo toda a attenção, executou a Repartição alguns trabalhos, dentre os quaes se destacam: desobstrucção dos rios Iguassú e Xerém, á montante e juzante das pontes sobre esses mesmos rios e a construcção de um muro de alvenaria, em São Pedro, para consolidação da 1.ª linha.

Estrada de Ferro Rio do Ouro — O credito, de que trata o Decreto n. 13.119, do anno passado, a que já nos referimos, permittiu que fossem executadas, em beneficio da Rio d'Ouro, algumas obras novas, e, dentre ellas: ponte de alvenaria, sobre o rio Iguassú, com dois vãos, dos quaes um com 10m,90 e outro com 9m,90, e vigamento de ferro em duplo T; ponte sobre o rio Utum, constituida por dois encontros e cinco pilares de alvenaria de pedra e vigamento de madeira de lei; nova ponte sobre o rio Timbó, com maior secção de vazão, vão livre de 6 metros e vigamento de ferro em duplo T; e, finalmente, duas casas destinadas: uma á turma da via-permanente e a outra á de soccorro ás linhas adductoras.

Pennas de agua e hydrometros — Em 31 de Dezembro de 1919 era de 94.063 o numero de pennas de agua e de 11.439 o de hydrometros, ao passo que na mesma data do anno precedente, estes algarismos estiveram representados, respectivamente, por 92.984 e 11.330.

Os trabalhos sobre que fizemos referencia na descripção deste anno, foram, de facto, os que mais attenção mereceram, ou porque constituissem serviços novos, ou porque, dos antigos, mereciam reparo, pelas suas condições. Os demais, affectos á Repartição, foram mantidos com a normalidade commum.

1920. — A média diaria de agua fornecida á população, em 1920, foi de 259.523.313 litros, tendo havido, portanto, uma differença para mais, em comparação com a média verificada no anno anterior, de 1.770.425.

Eis, descriminadamente, pelas medições realisadas, como contribuiram os mananciaes para aquelle resultado:

| | |
|---|---|
| São Pedro | 28.807.000 |
| Rio do Ouro | 32.650.166 |
| Barrelão | 38.562.916 |
| Xerem | 53.645.916 |
| Mantiquira | 50.033.416 |
| Circumjacentes | 55.992.899 |
| | 259.523.313 |

Reservatorios e reprezas — As reprezas e reservatorios ao serviço da Repartição foram convenientemente cuidados durante o anno.

Todos os reservatorios receberam as contribuições de agua que lhes competiam, sendo interessante assignalar aqui os numeros que representam os volumes medios diarios, em litros, recebidos pelo do Pedregulho incluindo-se-lhe a dotação do Morro da Viuva (18.000.000 litros):

| | |
|---|---|
| Janeiro | 108.385.737 |
| Fevereiro | 111.163.825 |
| Março | 106.878.788 |
| Abril | 110.359.275 |
| Maio | 111.390.241 |
| Junho | 109.053.090 |
| Julho | 102.214.335 |
| Agosto | 105.870.916 |
| Setembro | 103.623.600 |
| Outubro | 103.911.314 |
| Novembro | 110.045.580 |
| Dezembro | 110.815.374 |

Esses numeros mostram que o volume médio diario-annual adduzido ao Pedregulho foi de 107.808.339 litros, — quantidade, a que se subtrahirmos os 18.000.000 do Morro da Viuva, deixa o saldo, que entra, effectivamente, no Pedregulho, de 89.809.339 litros. — maior, portanto, em cerca de 15.000.000, que a capacidade desse reservatorio, — computada em 75.000.000.

Quanto ao do Morro da Viuva, para não citarmos outros, verifica-se, com relação ao fornecimento que recebe diariamente a existencia do mesmo facto. Ao passo que a sua capacidade é de 6.000.000 de litros, a agua que lhe é adduzida alcança, como se disse, a 18.000.000.

Taes factos, como que estão a indicar que uma das primeiras providencias em pról do abastecimento, deveria ser, — á par da generalisação do emprego do hydrometro —, a ampliação dos actuaes ou a construcção de novos reservatorios.

Revisão da rede — O total de canalisações assentes em varias vias publicas da area da cidade, elevou-se, este anno, a 35.860 metros.

Dos trabalhos executados, para augmento da rêde destribuidora, citaremos o assentamento de 2.206 metros de linha de 0,40, para substituir o que ainda restava do antigo aqueducto do Carioca, na parte comprehendida entre os 1.os Dois Irmãos e as caixas d'agua, que foi entregue á Prefeitura para demolir e alargar a estrada que o ladeava.

Com a conclusão de tal trabalho, vae desapparecendo a antiquissima obra, de que só existe hoje o trecho comprehendido entre os morros de Santa Thereza e Santo Antonio, — os chamados Arcos — transformado em viaducto de uma linha de carris.

Officina de hydrometros — Este departamento da Repartição continuou, no corrente exercicio, a braços com as mesmas difficuldades relatadas no precedente.

As suas condições em nada se alteraram e o numero de hydrometros aguardando concerto se mantem elevado.

A renda, foi:

| | |
|---|---|
| Aferições | 24:475$495 |
| Reparos | 3:045$000 |
| | 27:520$495 |

Visitas domiciliarias — A regularidade destes serviços manteve-se compativel com os recursos para tanto attribuidos em lei orçamentaria. Foram vistoriados, durante o anno, 28.374 predios, de que resultou a expedição de 1962 intimações e a imposição de 144 multas.

Linhas adductoras — Continuou máo o estado de conservação dessas linhas, principalmente das 1.ª e 5.ª, nas quaes o numero de accidentes neste exercicio, augmentou consideravelmente.

Estrada de Ferro Rio do Ouro — O Congresso Nacional manteve, no n. XIV, art. 53, da lei 3.991, de 5 de Janeiro, a autorisação para mudança da estação inicial da Rio do Ouro, — de Ponta do Cajú para Alfredo Maia — e o Decreto n. 14.116, de 26 de Março, abriu, para tal fim, o credito de Rs. 250:000$000.

A Repartição deu, desde logo, inicio ás respectivas obras, deixando quasi terminada, em 31 de Dezembro, a nova estação. Por outro lado, ficou aguardando que a Estrada de Ferro Central do Brazil, construisse, como lhe competia, em virtude de accordo feito, a indispensavel ponte sobre o rio Maracanã.

Outros serviços — A conservação das florestas, a dos proprios nacionaes, a seu cargo, o de irrigação da cidade, o de aguas pluviaes, etc., foram tantos outros trabalhos de que cuidou a Repartição, na medida dos recursos de que dispoz.

Pennas de agua e hydrometros — O numero de pennas de agua, no anno de que nos occupamos, elevou-se a 95.390, com o augmento, portanto, sobre o precedente, de 1.327; — e o de hydrometros, que era de 11.439, passou a ser, — accrescido de 384, de 11.823.

---

Por aviso s/n, de 9 de Janeiro, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, foram designados os engenheiros Dr. Tobias de Lacerda Martins Moscoso, Consultor Technico daquelle Ministerio, André Machado de Azevedo e Mario Fialho Valladares, em commissão, sob a presidencia do primeiro, para estudarem as falhas, vicios e defeitos de que se resente o serviço de hydrometros, a cargo da Repartição, apresentando um relatorio, assim como um projecto de regulamento, sobre o qual deve ser calcada a reforma de tal serviço, quer sob o ponto de vista technico, quer sobre o que se entende com as taxas de consumo.

A referida Commissão, tratou, desde logo, de iniciar os trabalhos que lhe foram affectos, para concluil-os ainda no mez de Julho. E, por Aviso 426, de 21 desse mez, voltou a se constituir, novamente, composta dos mesmos membros, mas já então com o encargo de estudar o novo abastecimento de agua a esta Capital e de redigir o regulamento, em que assentaria a reforma da Repartição.

1921. — O supprimento de agua á cidade, effectuado por intermedio dos mananciaes circumjacentes e por meio daquelles que se acham situados no Estado do Rio de Janeiro, foi, neste anno, em média diaria, de 254.387.739 litros, donde se collige, em se o comparando com o do exercicio preterito, que accusou 259.523.313, uma differença, para menos, de 5.135.754 litros.

A contribuição dos differentes mananciaes, em justificativa daquella média, assim se distribuiu:

| | |
|---|---|
| São Pedro | 26.309.583 |
| Rio do Ouro | 32.452.833 |
| Barrelão | 38.221.666 |
| Xerem | 48.063.583 |
| Mantiquira | 49.205.916 |
| Mananciaes circumvizinhos | 49.919.064 |
| | 354.162.845 |

Revisão e ampliação da rêde — Com a possivel regularidade decorreram os trabalhos attinentes á revisão e ampliação da rêde distribuidora, tendo a Repartição lançado, no curso do anno, mais 25.166 metros de novas canalisações.

Officina de hydrometros — A renda proveniente dos concertos de hydrometros accusou a quantia de Rs. 30:004$710, que, addicionada á de 2:300$000, proveniente de aferições, somma o total de 32:304$710.

Visitas domiciliarias — O serviço de inspecção das canalisações domiciliarias, continuou mantido, durante o presente exercicio, na fórma dos annos transactos, tendo o numero de vistorias attingido a 29.735, o de intimações ao de 3.047 e o de multas ao de 143, equivalente á importancia de 15:600$000.

Irrigação da cidade — A irrigação das ruas continúa ainda a ser feita pelos carros da Companhia Light and Power, por conta da Prefeitura Municipal e sob a fiscalisação immediata da Repartição.

O volume de agua consumido com tal serviço, no anno de que nos occupamos, foi de 149.000.000 de litros, o que occasionou a renda de Rs. 29:801$800.

Hydrantes — A installação desses apparelhos, que, commumente, se denominam «registros de incendio», pois que, comquanto aproveitados tambem nos trabalhos de irrigação da cidade, foram adoptados para serventia exclusiva em occasiões de incendios, data de 1871, quando foram assentes os 4 primeiros nos quatro angulos do edificio em que funcciona o Thesouro Nacional.

Taes registros foram sendo augmentados, de anno para anno, á proporção que o desenvolvimento da cidade o exigia, de sorte que, em 31 de Dezembro do presente exercicio, attingiram á elevada quantidade de 3.232.

Linhas adductoras — Com os recursos provenientes do credito especial de 1.042:000$000, aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, pelo Decreto n. 14.206, de 5 de Junho de 1920, poude a Repartição melhor cuidar, no curso deste anno, da consolidação das suas linhas adductoras, cujo estado, actualmente, não sendo ainda completamente satisfatorio, não obstante os esforços empregados pela administração, é, todavia, bem melhor, que o em que se vinha mantendo nos annos antecedentes.

As 1.ª, 2.ª, 3.ª e 4.ª grandes adductoras já accusaram um menor numero de accidentes, não tendo outro tanto occorrido com relação á 5.ª, (Mantiquira), em consequencia de ter passado ella a trabalhar como conducto forçado, desde a caixa de quebra de carga, adduzindo maior volume de agua, o que não se verificava antes dos trabalhos de consolidação, agora emprehendidos.

Estrada de Ferro Rio do Ouro — A extensão total em trafego das linhas da Rio do Ouro, era, até 31 de Dezembro, de 142.263 metros.

Estações meteorologicas — São em numero de 11 as estações dessa natureza, a cargo da Repartição: quatro no Estado do Rio, installadas nas bacias dos rios S. Pedro, Ouro, Xérem e serra do Tinguá, e sete no Districto Federal, respectivamente, nos reservatorios do Engenho de Dentro, Penha, Macaco, Cabeça, Morro da Viuva, Velho da Tijuca e na Floresta da Tijuca. Taes estações têm entendimento directo com o Observatorio Nacional e foram creadas de accordo com as instrucções por elle fornecidas.

| | | |
|---|---|---|
| 1864-[illegible] | | |
| 1865-66 | 24 1/4 | |
| 1866-67 | 22 7/16 | [illegible] |
| 1867-68 | 17 | $6[illegible] |
| 1868-69 | 18 13/16 | $[illegible] |
| 1869-70 | 22 1/16 | |
| 1870-71 | 24 1/[illegible] | |
| 1871-72 | 25 | |
| 1872-73 | 26 3[illegible] | |
| 1873-74 | 25 2[illegible] | |
| 1874-75 | 27 | |
| 1875-76 | 25 [illegible] | |
| 1876-77 | 24 | |
| 1877-78 | 22 | |
| 1878-79 | 21 | |
| 1879-80 | 22 | |
| 1880-81 | 21 | |
| 1881-82 | 21 | |
| A transportar | | |

Sua de determinação do quantum desgastado com o departamento de serviço publico actualmente REPARTIÇÃO DE AGUAS E OBRAS PUBLICAS, o que [illegible] como mais importante [illegible]

| | Valor em ouro (capital) | Valor em ouro de 1898 | Despesas papel | Despesas ouro | Perdas de câmbio | Observações |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 35 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 40·7518000 | 43 [illegible] d | |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 74·4449182 | » | |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 66·3529000 | » | |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 69·8309520 | » | Na columna das despesas figura n apenas 103.000$, e não a importancia total de 120.000$, para as mesmas autorizadas por lei, taxativamente, á reedificação do asilo e reparos no Paço do Senado |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 8729000 | » | Idem, idem, idem 80.000$, e não a importancia total de 80.000$, para as mesmas autorizada, por terem sido desta [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | 102·0008000 | 73·1008520 | » | Idem, idem, idem 102.000$, e não a importancia total de 110.000$, para as mesmas autorizada, por terem sido [illegible] lei, taxativamente [illegible] das Bellas Artes |
| | [illegible] | $700.96 | 90·9006000 | 63·4276830 | » | |
| | [illegible] | 9819.94 | 120·4806120 | 74·6004445 | » | Idem, idem, idem 120.480$120, e não a importancia total de 134.480$120, para as mesmas autorizada, por terem sido [illegible] |
| | [illegible] | 4596.82 | 45·3029000 | 27·0376617 | » | |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |

Pennas de agua e hydrometros — As installações de novas pennas de agua concorreram para que o numero total existente se elevasse a 97.055; e as dos hydrometros, para que o total desses apparelhos, até 31 de Dezembro, ficasse sendo de 12.094.

Fazemos a seguir a demonstração, das pennas e dos hydrometros, estabelecidos annualmente, desde 1862, relativamente ás primeiras, e 1898, quanto aos segundos. Taes datas se reportam ás installações iniciaes.

| ANNOS | PENNAS DE AGUA | HYDRO-METROS | ANNOS | PENNAS DE AGUA | HYDRO-METROS |
|---|---|---|---|---|---|
| 1862.. | 2.005 | — | 1898.. | 55.083 | 46 |
| 1867.. | 3.500 | — | 1899.. | 55.798 | 419 |
| 1869.. | 3.770 | — | 1900.. | 55.859 | 1.626 |
| 1874.. | 6.320 | — | 1901.. | 56.268 | 1.668 |
| 1877.. | 7.467 | — | 1902.. | 56.636 | 1.804 |
| 1878.. | 8.334 | — | 1903.. | 57.586 | 1.884 |
| 1879.. | 8.693 | — | 1904.. | 60.596 | 2.616 |
| 1880.. | 9.341 | — | 1905.. | 60.891 | 4.232 |
| 1881.. | 10.214 | — | 1906.. | 63.736 | 5.121 |
| 1882.. | 12.428 | — | 1907.. | 65.734 | 5.698 |
| 1883.. | 23.112 | — | 1908.. | 67.592 | 6.269 |
| 1884.. | 24.641 | — | 1909.. | 70.227 | 6.617 |
| 1886.. | 29.372 | — | 1910.. | 72.399 | 7.032 |
| 1887.. | 31.489 | — | 1911.. | 74.962 | 7.264 |
| 1888.. | 38.553 | — | 1912.. | 81.419 | 8.226 |
| 1889.. | 39.782 | — | 1913.. | 85.876 | 9.597 |
| 1890.. | 41.033 | — | 1914.. | 88.912 | 10.298 |
| 1891.. | 42.818 | — | 1915.. | 90.185 | 10.788 |
| 1892.. | 44.735 | — | 1916.. | 91.059 | 11.047 |
| 1893.. | 46.438 | — | 1917.. | 92.141 | 11.217 |
| 1894.. | 48.095 | — | 1918.. | 92.984 | 11.340 |
| 1895.. | 50.104 | — | 1919.. | 94.063 | 11.439 |
| 1896.. | 51.486 | — | 1920.. | 95.390 | 11.823 |
| 1897.. | 53.425 | — | 1921.. | 97.055 | 12.094 |

Boletim — A Repartição de Aguas creou, em 1913, — e o mantém até esta data, — um boletim de publicação mensal, para registro da summula de todos os actos que se prendem aos serviços que lhe estão affectos.

Dotações orçamentarias — O quantum dispendido no periodo 1831-1921, com o departamento de serviço publico, que se denomina hoje «Repartição de Aguas e Obras Publicas», acha-se devidamente registrado no quadro que se segue, o qual já existindo organisado até o exercicio de 1917, foi agora estendido até ao de 1921.

# Patrimonio

As referencias aos serviços da Repartição, no lapso de tempo decorrido entre os annos de 1901 e 1921, foram obtidas, como já se disse na explicação de pgs. 3, nos relatorios respectivos, e reportam-se a medidas, quasi todas de applicação externa, attinentes ao fornecimento de agua principalmente.

Os varios ramos do trabalho affecto á Repartição de Aguas, a que se não alludiu em taes «referencias», estão devidamente contemplados nos annexos que se seguem e concorreram — revelam os algarismos, com bem maior expressão —, para o alcance do elevado patrimonio de Rs. 189.197:119$799.

Esse patrimonio o inserimos, resumidamente, no quadro abaixo e no 1.º daquelles annexos: — um, consigna a natureza dos bens, quantidades e valores; e o outro, mostra como é elle distribuido, apenas em valores, pelos varios departamentos da Repartição.

Os demais quadros fazem, então, como era indispensavel, uma demonstração geral dos mesmos bens.

| NATUREZA DOS BENS | QUANTIDADE | VALOR |
|---|---|---|
| Terras: No Estado do Rio de Janeiro..... | 264.346.479 m2 | 6.616:935$737 |
| No Districto Federal..... ..... | 56.059.017 m2 | 36.508:452$730 |
| Predios: No Estado do Rio do Janeiro... .... | 29 | 200:140$000 |
| No Districto Federal ..... ..... | 108 | 1.838:117$500 |
| Reprezas, caixas de decantação, reservatorios, aqueductos, etc: | | |
| No Estado do Rio de Janeiro ..... ..... | — | 3.140:041$737 |
| No Districto Federal..... ..... | — | 15.445:536$223 |
| Bens industriaes a cargo da 2.ª Divisão e Secções Technica e de Contabilidade..... | — | 309:193$190 |
| Canalizações adductoras e distribuidoras, inclusive ramaes de pennas, de hydrometros, de hydrantes e de pilastras. ..... ..... | — | 105.196:568$428 |
| Galerias de aguas pluviaes e collectores, inclusive caixas de areia, de ralos e póços de inspecção. | 64.474.m00 | 11.095:422$560 |
| Estrada de Ferro Rio do Ouro..... | — | 6.101:956$694 |
| Officinas..... ..... ..... | 3 | 180:877$314 |
| Bens moveis ..... ..... ..... | — | 689:605$110 |
| Bens semoventes.... . ..... | — | 21:683$000 |
| Material em stock..... ..... | — | 1.852:589$576 |
| Total Rs..... .... | — | 189.197:119$799 |

| ICEIRO DISTRICTO | QUARTO DISTRICTO | QUINTO DISTRICTO | SEXTO DISTRICTO | SETIMO DISTRICTO | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|
| .837:548$984 | 7.587:710$933 | 6.619:027$376 | 2.849:540$985 | 4.042:767$926 | 104.504:562$075 |
| 102:339$576 | — | 1:607$931 | 371$061 | 247$374 | 692:006$353 |
| — | — | — | — | — | 6.101:956$694 |
| 89:500$000 | 205:750$000 | 1.176:990$000 | 142:677$500 | 70:000$000 | 2.038:257$500 |
| .101:711$000 | 9.026:744$480 | 114:784$000 | 12.968:195$000 | 10.877:450$000 | 43.125:387$967 |
| — | — | — | — | — | 11.095:422$560 |
| .254:080$000 | 1.698:228$500 | 918:000$000 | 2.346:809$000 | 1.818:000$000 | 18.894:771$650 |
| 4:665$000 | 27:198$236 | 4:759$000 | 8:137$000 | 3:786$000 | 689:605$110 |
| 2:350$000 | 4:190$000 | — | 2:400$000 | 1:700$000 | 21:683$000 |
| — | — | — | — | — | 75:732$314 |
| — | — | — | — | — | 23:845$000 |
| — | — | — | — | — | 81:300$000 |
| 51:764$196 | 19:915$664 | 85:677$711 | 21:033$570 | 38:495$247 | 1.852:589$576 |
| 3.443:958$756 | 18.569:737$813 | 8.920:846$018 | 18.339:164$116 | 16.852:446$547 | 189.197:119$799 |

s moveis e Officina de hydrometros com installação, da 1.ª Divisão.

# Repartição de Aguas e Obras Publicas

## Quadro synthetico do Patrimonio

| | VISÃO | SEGUNDA DIVISÃO | SECÇÃO TECHNICA | SECÇÃO DE EXPEDIENTE | SECÇÃO DE CONTABILIDADE | PRIMEIRO DISTRICTO | TERCEIRO DISTRICTO | TERCEIRO DISTRICTO | QUARTO DISTRICTO | QUINTO DISTRICTO | SEXTO DISTRICTO | SETIMO DISTRICTO | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pilastras com bicas | — | 54.428 126$174 | — | — | — | 10 520 521$471 | 6.619:318$226 | 9.837 546$984 | 7 587 710$933 | 6.619:027$370 | 2 849 540$985 | 4 042 767$926 | 104 504 562$675 |
| | — | 15 540$000 | — | — | — | 513 390$219 | 58.510$192 | 102 339$576 | — | 1 607$631 | 379$061 | 247$374 | 682 026$253 |
| Estrada de Ferro Rio do Ouro | — | 6 101 956$694 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 6 101 956$694 |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible]

## até 31 de Dezembro de 1921

| Esp | 6.º | 7.º | Total geral | AVALIAÇÃO | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Preço de 1m,00, com material e mão de obra | Importancias |
| | km. | km. | km. | | |
| Encanamento de f | — | — | 61.504,00 | 225$400 | 13.863:001$600 |
| » » | — | — | 221.588,85 | 192$600 | 42.678:012$510 |
| » » | 1.834,00 | 1.195,00 | 14.515,30 | 130$600 | 1.905:609$180 |

Extracto dos [illegible] publicos [illegible] em 31 de dezembro de 97

| Especificação | 24 Distrito | DISTRICTOS | | | | | | | | AVALIAÇÃO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | m | km | km | km | km | km | km | km | km | km | | |
| Encana[illegible] | 0.00 | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | | | | | 221 588.65 | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.40 | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | 3.989,00 | | | | | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.60 | | 100.00 | 30,00 | 8.400.00 | | 2 936,30 | 1.834,00 | 1 105,00 | 14 515.30 | 130800 | 1 895 698[illegible] |
| » » » » » | 0.55 | | 8 570,00 | 8.809,70 | | | | | | 16.679.70 | 104000 | 1 769 [illegible] |
| » » » » » | 0.508 | | | 5 235,30 | | | | | | | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | 4.914,60 | | | 4.496,40 | | | 9 410,80 | 54[illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.30 | | 16 954,45 | 12.530,60 | 6 355,00 | 22 996,80 | 3 511,00 | 1 784,00 | 8 791,40 | 72 809,25 | 538210 | 1.878 [illegible] |
| » » » » » | 0.28 | | | | 2 493,00 | 23 846,00 | 4 005,00 | | | 30 346,00 | 43[illegible] | 1 381 743[illegible] |
| » » » » » | 0.25 | | 33.603,00 | 9.625,75 | 3 825,00 | 1 869,00 | 6.808,92 | 1 200,00 | 19.659,00 | 76.590,67 | 42[illegible] | 4 251 [illegible] |
| » » » » » | 0.23 | | | | | | 172,00 | 1 714,00 | 5.250,00 | 7 136,00 | 37[illegible] | 267 [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | [illegible] | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.175 | | | | | | 3.522,00 | | | 3 522,00 | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.165 | 410,00 | | | | 860,00 | | | | 1 270,00 | 25[illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.16 | 151,20 | | | 97,00 | 387,40 | | | | 1.515,60 | 23[illegible] | 15.6[illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.14 | | | | | | 912,00 | | | 912,00 | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.12 | | | | | | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.12 | 16 280,00 | 8.197,35 | 3.684,00 | 5.755,00 | 245,00 | 4.985,00 | 3.860,00 | | 43.006,35 | 176[illegible] | 752 [illegible] |
| » » » » » | 0.11 | | | | 774,00 | 3 230,00 | 307,00 | | | 4.311,00 | 164500 | 71 [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | 47,50 | 63.104,59 | 45 617 00 | 24 011,75 | 36 635,47 | 22 154,00 | 48 447,45 | 281 [illegible] | 154520 | 4 374 [illegible] |
| » » » » » | 0.08 | | 6.860,70 | 33.080,60 | 13 380,00 | 17.242,20 | 5.100,00 | 20 440,00 | 9.570,50 | 105.080,00 | 126200 | 1 289 [illegible] |
| » » » » » | 0.075 | | | 454,55 | | | | 3.575,00 | | 4.029,55 | 11[illegible] | 46 [illegible] |
| » » » » » | 0.06 | | 388,00 | 3.129,40 | | 649,00 | 1.290,00 | 5.418,00 | | 10 874,40 | 108800 | 117.4[illegible] |
| » » aço | 0.04 | | | | 1.160,00 | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » » » | 0.15 | | | | | | | 600,00 | | 600,00 | 11[illegible] | 6 9[illegible] |
| » » » » | 0.127 | | 8.258,40 | | | | | | | 8.258,40 | 108277 | 84 [illegible] |
| » » » » | 0.10 | | 1 262,00 | | | | | | | 1.262,00 | 76709 | 9.8[illegible] |
| » » » » | 0.075 | | 4.932,00 | | 435,00 | | | 1.420,30 | | 6.787,30 | 38086 | 25.0[illegible] |
| » » » » | 0.06 | | 1.444,00 | 197,70 | | | | | | 1.641,70 | 34080 | 5.0[illegible] |
| » » » » | 0.05 | | | | 646,00 | | | | | 646,00 | 46[illegible] | 1 [illegible] |
| » » ferro galvan. de | 0.10 | | 80,00 | 1.200,90 | | | | | | 1 280,90 | 244700 | 31 6.86[illegible] |
| » » » » » | 0.04 | | | | | | | | 309,80 | 309,80 | 193120 | 7.0[illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.066 | | | | 600,00 | | | | | 600,00 | 17[illegible] | 10 [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | 2.774,00 | 17[illegible] | 46 [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.05 | | 15 09[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.045 | | 2.051,90 | | | | | | | 2.051,90 | 11[illegible] | 23 [illegible] |
| » » » » » | 0.04 | | 12.617,10 | 2 422,65 | 6 227,00 | 383,00 | 306,00 | 2.510,00 | 2 730,00 | 27.215,75 | 108100 | 274 [illegible] |
| » » » » » | [illegible] | | | | [illegible] | | 272,00 | | | 467,00 | 108000 | 4 [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | [illegible] | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | [illegible] | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.27 | | | | [illegible] | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.025 | | 12.957,00 | 1.831,00 | 1 740,00 | | 319,50 | | 88,30 | 16 935,80 | 06750 | 114.3[illegible] |
| » » » » » | 0.0225 | | | 1.130,00 | | | | | | 1.130,00 | 56[illegible] | 5 [illegible] |
| » » » » » | [illegible] | | | | [illegible] | | | | 40,00 | 17 [illegible] | 48500 | 78.97[illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | [illegible] | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.016 | | | | [illegible] | | | | | 20,00 | 49000 | [illegible] |
| » » » » » | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » chumbo de | 0.06 | | | | 3.440,00 | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.04 | | | | | | 2.667,00 | | | 2 667,00 | 41[illegible] | 111.7[illegible] |
| » » » » » | 0.08 | | | | | | 2.618,00 | | | 2.618,00 | 37[illegible] | 97 [illegible] |
| » » » » » | 0.082 | | | | | | 270,00 | | | 270,00 | 31[illegible] | 8.4[illegible] |
| » » » » » | 0.075 | | | | | | 362,00 | | | 362,00 | 25[illegible] | 9 [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | [illegible] | | | [illegible] | 21[illegible] | 20.4[illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.03 | | 7.055,60 | 27 171,32 | 4 222,00 | 280,00 | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » » » » | 0.025 | | 5 657,90 | 2 844,00 | 539,85 | | 868,00 | | | 9 909,75 | 48000 | 79 [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | [illegible] | | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | [illegible] | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| » » cobre | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 97.055 ramaes de pennas d'agua com o comprimento medio de 7 metros e respectivos registros. | | | | | | | | | | 679.385,00 | 108085 | 5.851.5978[illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 3 232 ramaes para hydrantes, com o comprimento medio de 7 metros, respectivos | | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |

# Repartição de Aguas e Obras Publicas

**Quadro demonstrativo das pilastras com bicas publicas, existentes até 31 de Dezembro de 1921**

| LOCALIDADES | QUANTIDADE | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|
| 1.º Districto. | 211 | 513:390$219 | |
| 2.º Districto. | 34 | 58:510$192 | |
| 3.º Districto. | 72 | 102:339$576 | |
| 5.º Districto. | 13 | 1:607$931 | Desde os tempos coloniaes. |
| 6.º Districto. | 3 | 371$061 | Desde os tempos coloniaes. |
| 7.º Districto. | 2 | 247$374 | Desde os tempos coloniaes. |
| No Estado do Rio de Janeiro | 37 | 15:540$000 | Exclusive duas pilastras de Merity, cujo assentamento feito á expensas do Estado do Rio, importou em Rs. 9:281$523. |
| Total ..... | 372 | 692:006$353 | |

# Patrimonio da Estrada de Ferro Rio d'Ouro

| ESPECIFICAÇÃO | Quantidade | Avaliação |
|---|---|---|
| TERRENOS — V. P. | | |
| Em serra — Acha-se em terrenos adquiridos para o abastecimento de agua (Vide terras da 2.ª Divisão) | — | — |
| Em baixada — Acha-se localisada em terrenos adquiridos para o abastecimento de agua (Vide terras da 2.ª Divisão). | — | — |
| **OBRAS DE ARTE** | | |
| EDIFICIOS: | | |
| Estações (Vide predios ao serviço da E. F. Rio d'Ouro) | 14 | 147:997$713 |
| Officinas | 2 | 39:660$000 |
| Moradias | 10 | 72:850$000 |
| Abrigos | 4 | 44:470$000 |
| VIADUCTOS: | | |
| Alvenaria | 2 | 134:000$000 |
| PONTES: | | |
| Metallicas | 2 | 110:000$000 |
| Alvenaria | 8 | 163:000$000 |
| Maritima (em Cajú) | 1 | 60:000$000 |
| PONTILHÕES: | | |
| Metallicos | 4 | 36:000$000 |
| Alvenaria | 46 | 526:000$000 |
| BOEIROS: | | |
| Alvenaria | 172 | 112:700$000 |
| GYRADORES | 2 | 75:000$000 |
| Carvoeiras | 1 | 6.000$000 |
| Muros de arrimo | 1 | 5:000$000 |
| CAIXAS PARA AGUA, SYPHÕES E SEUS PERTENCES: | | |
| Ferro fundido | 4 | 10:000$000 |
| Ferro batido | 8 | 19:000$000 |
| FOSSOS AMERICANO (mata burro) | 2 | 10:000$000 |
| MATERIAL PARA VIA PERMANENTE: | | |
| Trilhos (toneladas) | 5.653.326 | 1.695:997$800 |
| Dormentes | 170.800 | 597:800$000 |
| Accessorios para trilhos (kilos) | 300.000 | 798$000 |
| Cruzamentos completos | 10 | 50:000$000 |
| Ferramentas para linha | 67 | 1:430$000 |
| **MATERIAL PARA ELECTRICIDADE** | | |
| Lampadas | 200 | 400$000 |
| TELEGRAPHO: | | |
| Postes (De trilhos) | 1.604 | 11:480$000 |
| Braçadeiras | 4.203 | 2:353$500 |
| Isoladores (Typo Capanema) | 2.392 | 2:431$000 |

| ESPECIFICAÇÃO | Quantidade | Avaliação |
|---|---|---|
| CONDUCTORES: | | |
| Nus (Extensão em kilometros) | 138,000 | 6:334$246 |
| TELEGRAPHO: | | |
| Apparelhos (Natureza: Morse) | 14 | 6:375$000 |
| TELEPHONE: | | |
| Isoladores (Typo Capanema) | 2.072 | 1:657$600 |
| CONDUCTORES: | | |
| Nus (Extensão em kilometros) | 123,000 | 1:507$142 |
| Apparelhos (Natureza Bricsson) | 25 | 2:190$000 |
| APPARELHOS PARA SEGURANÇA DO MOVIMENTO: | | |
| Alavancas isoladas e pertences | 14 | 4:900$000 |
| MATERIAL PARA ESCRIPTORIO: | | |
| Moveis | 290 | 17:882$000 |
| Machinas para escrever | 9 | 5:350$000 |
| Machinas para calcular | 1 | 550$000 |
| Tirador de cópias | 1 | 400$000 |
| Ventiladores | 6 | 910$000 |
| Relogios | 24 | 804$000 |
| Outros moveis e utensilios não especificados acima | 114 | 14:943$500 |
| **MACHINISMOS** | | |
| MOTORES E GERADORES: | | |
| Fixos | 13 | 13:232$000 |
| Locomoveis | 1 | 3:000$000 |
| **MATERIAL RODANTE** | | |
| TRACÇÃO — LOCOMOTIVA: | | |
| Typo — passageiros | 7 | 141:000$000 |
| » — mixto | 4 | 163:786$700 |
| » — cargas | 4 | 129:649$000 |
| TRANSPORTE — VEHICULOS: | | |
| Carros | 17 | 255:970$000 |
| Wagões | 110 | 470:000$000 |
| Autos, velocipedes, trolys, etc. | 10 | 13:657$000 |
| BALANÇAS PARA: | | |
| Mercadorias | 17 | 6:460$000 |
| GUINDASTES, GUINCHOS, ETC. | 6 | 16:000$000 |
| Bate estacas (a mão, vapor, etc.) | 4 | 22:000$000 |
| INSTRUMENTOS DE ENGENHERIA: | | |
| Campo, desenho, etc. | 37 | 2:485$000 |
| Britador | 1 | 2:555$000 |
| ELEMENTOS AINDA NÃO ESPECIFICADOS: | | |
| Leito de linhas etc., etc. | — | 863:990$493 |
| Total do Patrimonio | — | 6.101:956$694 |

icas

| uero e em | LOCAL | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Ponta do Cajú. | — | Residencia de um empregado. | — | |
| 2 | Ponta do Cajú. | — | Idem. | — | |
| 3 | Ponta do Cajú. | — | Idem. | — | |
| 4 | Ponta do Cajú. | — | Estação. | — | |
| 5 | Liberdade. | — | Estação e moradia. | | |
| 6 | Inhaúma. | — | Residencia de um empregado. | — | |
| 7 | Inhaúma. | Moradia. | Casa de turma. | — | |
| 8 | Inhaúma. | — | Estação e moradia. | | |
| 9 | Engenho do Matto. | Estação. | Estação. | | |
| 10 | Vicente Carvalho. | — | Casa de turma. | — | |
| 11 | Vicente Carvalho | — | Moradia e estação. | | |
| 12 | Collegio. | — | Idem. | — | |
| 13 | Pavúna. | — | Casa de turma | — | |
| 14 | Pavúna. | — | Estação e moradia. | — | |
| 15 | Belford Rôxo. | — | Idem. | — | |
| 16 | Retiro. | — | Estação. | — | |
| 17 | José Bulhões. | — | Moradia e estação. | — | |
| 18 | São Pedro. | — | Idem. | — | |
| 19 | Rio d'Ouro. | — | Idem. | — | |
| 20 | Rio d'Ouro. | — | Casa de turma. | — | |
| 21 | Tinguá. | Estação. | Moradia e estação. | — | |
| 22 | Xerem. | — | Estação e moradia. | — | |
| 23 | Xerem. | Moradia. | Casa de turma. | — | |
| 24 | Xerem. | — | Idem. | — | |

# Repartição de Aguas e Obras Publicas

## Predios ao serviço da E. F. Rio d'Ouro

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] | Predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 10:00 × 12:00. | | 1[illegible] | Construido pela Repartição | | Residencia de um empregado. |
| [illegible] | Predio de madeira, coberto de telhas, medindo 14:00 × 10:00. | | 12[illegible] | Idem | | Idem. |
| [illegible] | Predio de madeira, coberto de telhas, medindo 8:70 × 7:70. | | 1[illegible] | Idem | | Idem |
| [illegible] | Predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 14:00 × 4:90. | | [illegible] | Idem | | [illegible] |
| [illegible] | Predio de madeira, coberto de telhas, medindo 10:70 × 4:20. | | 2[illegible] | Idem | | Estação e moradia. |
| [illegible] | Predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 9:00 × 8:50. | | 12[illegible] | Idem | | Residencia de um empregado. |
| [illegible] | Predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 10:30 × 7:70. | 1[illegible] | 10[illegible] | Adquirido pela Repartição | Moradia | Casa de turma. — |
| [illegible] | Predio de madeira, coberto de telhas, medindo 20:70 × 8:80. | | 11[illegible] | Construido pela Repartição | | Estação e moradia |
| Engenho de Matta | Predio de madeira, coberto de telhas, medindo 7:80 × 4:80. | | 2[illegible] | Idem | Estação | Estação |
| [illegible] | Predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 7:00 × 4:80. | | [illegible] | Idem | | Casa de turma |
| [illegible] | Predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 15:00 × 8:80. | | 2[illegible] | Idem | | Moradia e estação |
| [illegible] | Predio de madeira, coberto de telhas, medindo 9:00 × 3:20. | | 2[illegible] | Idem. | — | Idem |
| [illegible] | Predio de tijolos, coberto de telhas, medindo [illegible] | | [illegible] | Idem | — | Casa de turma |
| [illegible] | Predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 14:00 × 7:00. | | 1[illegible] | Idem | — | Estação e moradia |
| [illegible] | Predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 20:00 × 6:00. | | 14[illegible] | Idem | — | Idem. |
| [illegible] | Predio de madeira, coberto de telhas, medindo 5:00 × 2:20. | — | 2[illegible] | Idem | — | Estação. — |
| [illegible] | Predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 11:00 × 8:00. | | 5[illegible] | Idem | — | Moradia e estação — |
| [illegible] | Predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 20:00 × 6:00. | — | 10[illegible] | Idem | | Idem. — |
| [illegible] | Predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 15:00 × 8:00. | — | 10[illegible]65 | Idem | — | Idem — |
| [illegible] | Predio de estação, coberto de telhas, medindo [illegible] | | 1[illegible] | Idem | — | Casa de turma. — |
| Tinguá | Predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 15:00 × 8:00. | | 19[illegible] | Idem | Estação | Moradia e estação. — |
| Xerem | Predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 14:00 × 8:00. | | 16[illegible]65 | Idem | — | Estação e moradia. |
| | Predio de madeira, coberto de telhas, medindo 8:00 × 5:50. | | 4[illegible] | Idem | Moradia. | Casa de turma. — |
| | Predio de estação, coberto de telhas, medindo 4:00 × 6:20. | — | 1[illegible] | Idem | | Idem. — |

# licas

)

| umero de ordem | LOCAL | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | S. Pedro. | Moradia. | Residencia do administrador. | — | |
| 2 | S. Pedro. | Idem. | Residencia de um guarda. | — | |
| 3 | S. Pedro. | Idem. | Idem. | — | |
| 4 | Rio d'Ouro. | Idem. | Residencia do administrador. | — | |
| 5 | Rio d'Ouro. | Idem. | Residencia de um guarda. | — | |
| 6 | Rio d'Ouro. | Pavilhão e Centro telephonico. | Serviço. | — | |
| 7 | Rio d'Ouro. | Moradia. | Residencia de um guarda. | — | |
| 8 | Rio d'Ouro. | Idem. | Idem. | — | |
| 9 | Rio d'Ouro. | Idem. | Idem. | — | |
| 10 | Tinguá. | Idem. | Residencia do administrador. | — | |
| 11 | Tinguá. | Idem. | Residencia de um guarda. | — | |
| 12 | Tinguá. | Idem. | Idem. | — | |
| 13 | Tinguá. | Idem. | Idem. | — | |
| 14 | Tinguá. | Idem. | Idem. | — | |
| 15 | Tinguá. | Idem. | Idem. | — | |
| 16 | Tinguá. | Idem. | Idem. | — | |
| 17 | Xerem. | Idem. | Residencia do administrador. | — | |
| 18 | Xerem. | Idem. | Residencia de um guarda. | — | |
| 19 | Xerem. | Idem. | Idem. | — | |
| 20 | Mantiquira. | Idem. | Residencia do administrador. | — | |
| 21 | Mantiquira. | Idem. | Residencia de um guarda. | — | |
| 22 | Inhaúma. | Idem. | Casa de turma. | — | |
| 23 | B. Rôxo. | Casa dos apparelhos Venturi. | Vigilancia dos Venturi. | — | |

# Repartiçao de Aguas e Obras Publicas

## Predios localisados na zona da 2.ª Divisão

| | LOCAL | CARACTERISTICOS | VALOR DA ACQUISIÇÃO | AVALIAÇÃO | PROVENIENCIA DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | S. Pedro. | Um predio de estuque, coberto de telhas, medindo 12m,60 × 9m,48, com um puchado de 9m,60 × 3m,15 | | 8:000$000 | Construido por administração | Moradia | Residencia do administrador | — | |
| | S. Pedro. | Um predio de estuque, coberto de telhas, medindo 7m,00 × 6m,00 | — | 200$000 | Idem | Idem | Residencia de um guarda | | |
| 3 | S. Pedro. | Um predio de estuque, coberto de telhas, medindo 5m,98 × 4m,98 | — | 200$000 | Idem | Idem. | Idem | — | |
| 4 | Rio d'Ouro | Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 11m,78 × 8m,15 | — | 12:000$000 | Idem. | Idem. | Residencia do administrador | — | |
| 5 | Rio d'Ouro. | Um predio de estuque, coberto de telhas, medindo 7m,45 × 5m,75 | — | 2:000$000 | Idem. | Idem | Residencia de um guarda. | | |
| 6 | Rio d'Ouro. | Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 6m,40 × 5m,00. | — | 2:500$000 | Idem. | Pavilhão e Centro telephonico | Serviço | — | |
| 7 | Rio d'Ouro. | Um predio de madeira, coberto de telhas, medindo 7m,45 × 5m,75. | — | 1:000$000 | Idem. | Moradia. | Residencia de um guarda | | |
| 8 | Rio d'Ouro. | Um predio de estuque, coberto de telhas, medindo 12m,50 × 6m,00 | — | 2:500$000 | Idem. | Idem | Idem. | — | |
| 9 | Rio d'Ouro | Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 5m,95 × 4m,60. | — | 2:000$000 | Idem. | Idem. | Idem | | |
| | Tinguá. | Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 10m,30 × 11m,70 e um puchado com 7m,20 × 5m,25 | — | 16:000$000 | Idem. | Idem. | Residencia do administrador | | |
| 11 | Tinguá | Um predio de estuque, coberto de telhas, medindo 8m,90 × 5m,50. | — | 3:000$000 | Idem | Idem | Residencia de um guarda | — | |
| | Tinguá. | Um predio de estuque, coberto de telhas, medindo 7m,85 × 5m,50 e um puchado com 4m,60 × 4m,30. | — | 3:000$000 | Idem. | Idem. | Idem. | — | |
| | Tinguá. | Um predio de estuque, coberto de telhas, medindo 7m,62 × 7m,30 e um puchado com 4m,10 × 3m,18. | — | 3:000$000 | Idem. | Idem. | Idem | — | |
| 14 | Tinguá. | Um predio com as paredes frontaes de tijolos e as divisões de estuque, coberto de telhas, medindo 7m,80 × 7m,45 e um puchado de estuque com 5m,05 × 3m,30 | — | 4:000$000 | Idem. | Idem. | Idem | | |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | |
| | | taes de tijolos e as divisões de estuque, coberto de telhas, medindo 11m,20 × 6m,35. | | | | | | | |
| | Tinguá. | Um predio de estuque, coberto de telhas, medindo 7m,40 × 6m,65 | — | 800$000 | Idem. | Idem. | Idem. | — | |
| | Xerem. | Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 11m,00 × 7m,00. | — | 12:000$000 | Idem | Idem. | Residencia do administrador | — | |
| | Xerem. | Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 9m,00 × 8m,00. | — | 3:000$000 | Idem. | Idem. | Residencia de um guarda. | — | |
| | Xerem. | Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 10m,00 × 7m,00. | — | 6:000$000 | Idem. | Idem. | Idem | — | |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] administrador | | |
| | | tijolos, medindo 8m,00 × 8m,00. | | | | | | | |
| | [illegible] | Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 8m,47 × 6m,13. | — | 6:000$000 | Idem. | Idem. | Residencia de um guarda | — | |
| | [illegible] | Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 16m,00 × 7m,70. | — | 17:000$000 | Idem. | Idem. | Casa de turma. | — | |
| | [illegible] | Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 5m,80 × 4m,90. | — | 10:000$000 | Idem. | Casa dos apparelhos Venturi. | Vigilancia dos Venturi. | — | |

| Numero de ordem | LOCAL | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 24 | Cajú. | Moradia. | Escriptorio da 2.ª Divisão. | — | |
| 25 | Cajú. | Deposito. | Almoxarido do Rio d'Ouro. | — | |
| 26 | B. Roxo. | Moradia. | Casa de turma. | — | |
| 27 | Inhaúma. | Centro telephonico. | Centro telephonico | — | |
| 28 | Inhaúma. | Moradia. | Residencia de um empregado. | — | |
| 29 | Inhaúma. | Idem. | Idem. | — | |

| | [illegible] | AVALIAÇÃO | PROVENIENCIA DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 10º,00 × 6º,80 | | 1[illegible] | Construido por administração | M[illegible]ia. | Fazenda da 2ª Divisão | — | |
| Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 7º,45 × 4º,40 | | 1[illegible] | Idem | Deposito | Almoxarifado do Rio d'Ouro. | — | |
| Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 15º,00 × 7º,80 | | [illegible] | [illegible] | [illegible]ola | Casa de farinha | — | |
| Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 4º,00 × 4º,80 | | 2[illegible] | [illegible] | Centro telephonico | Centro telephonico | — | |
| Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 8º,00 × 6º,80 | | [illegible] | [illegible] | [illegible]a | Residencia de um empregado | — | |
| Um predio de tijolos, coberto de telhas, medindo 7º,40 × 6º,80 | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | Idem | — | |

**Resumo:**

Valor dos 29 predios a cargo desta Divisão ..... VALOR [illegible]

licas

| ero | LOCAL | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Bacia do rio Camorin carépaguá. | — | Residencia do guarda da repreza do rio Camorim. | — | |
| 2 | Estrada do rio Grand carépaguá. | Para residencia do feitor da turma de conservação da linha. | Não tem applicação, actualmente | — | Deshabitado. |
| 3 | Bacia do rio Grande, répaguá. | Por estar comprehendido em terras que fazem parte da bacia do rio Grande. | — | — | |
| 4 | Bacia do rio Grande, répaguá. | — | Residencia do guarda da repreza do rio Grande | — | |
| 5 | Bacia do rio Covanc carépaguá. | — | Residencia do guarda. | — | |
| 6 | Bacia do Tres Rios, répaguá. | — | Residencia do guarda da repreza. | — | |
| 7 | Bacia do rio Madame | — | Idem. | — | |
| 8 | Bacia do rio Madame | — | Residencia do administrador da floresta de Tres Rios. | — | |
| 9 | Tanque, Jacarépagu | — | Residencia do guarda encarregado do reservatorio. | — | |
| 10 | Bacia do rio das Jacarépaguá. | — | Residencia do guarda da repreza. | — | |
| 11 | Estrada da Pedra Guaratiba. | O predio para residencia do guarda e o terreno para construcção do reservatorio. | — | — | |
| 12 | Praça D. Romualdo Santa Cruz. | — | Residencia do guarda do reservatorio do Mirante. | — | |
| 13 | Largo do Matadour Santa Cruz. | — | Residencia de um trabalhador do 1.º Districto. | — | |

# Repartição de Aguas e Obras Publicas

## Predios localisados na area do 1.º Districto

| [illegible] | [illegible] | Area [illegible] | AVALIAÇÃO | PROVENIENCIA DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | [illegible] | [illegible] |
|---|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] carépagua. | de pedra, com duas salas, dois quartos e cosinha. Tem uma porta e duas janellas de [illegible] | | [illegible] | [illegible] 1896, pela Repartição. | | [illegible] guarda da repartição [illegible] |
| Estação do rio Grande, Jacarépaguá. | Predio antigo e em mau estado. | | 2:000$000 | Incorporado em 1896. | Predio [illegible] | Não [illegible] | Desapropriado. |
| [illegible] répagua. | [illegible] tado tem uma sala, dois quartos, cosinha, corredor, banheiro e W.C. A construcção é de estuque. | | 1.000$000 | Adquirido, por desapropriação [illegible] | Predio [illegible] | |
| 4 Bacia do rio Grande, Jacarépaguá. | Predio de recente construcção, coberto de telhas nacionaes typo francez com uma sala e dois quartos, corredor, cosinha, banheiro e fossa septica. | | [illegible] | [illegible] | | Residencia guarda da repartição do Grande |
| 5 Bacia do rio Covanca, Jacarépagua. | Predio construido de estuque, coberto de telhas nacionaes [illegible] uma sala, tres quartos, [illegible] e [illegible] | | 2:000$000 | Adquirido conjuntamente as terras respectivas, em virtude de sentença do Supremo Tribunal e contracto lavrado a 25 de Janeiro de 1904 na Secretaria de Agricultura, Viação e Obras Publicas. | | |
| 6 Bacia do Tres Rios, Jacarépagua. | Predio antigo, com uma sala e tres quartos, corredor e cosinha e pequenas dependencias externas. | | 1:000$000 | Desapropriado pela Repartição, bem como parte das terras que compõem a bacia do Tres Rios, em virtude do disposto no Decreto n. 10.176, de 20 de Janeiro de 1889. | | Residencia da guarda da reserva |
| 7 Bacia do rio Madame Ruch | Predio antigo construido de estuque, com uma sala, saleta, dois quartos e cosinha. | | 1:500$000 | Desapropriado pela Repartição, bem como parte das terras respectivas, em virtude do disposto no Decreto n. 10.176, de 20 de Janeiro de 1889. | | Idem. |
| 8 Bacia do rio Madame Ruch | Predio antigo, de dois pavimentos, assoalhado em parte, tendo quatro quartos e corredor no sobrado e um quarto, sala e cosinha no pavimento terreo. | | 8:000$000 | Desapropriado pela Repartição, bem como parte das terras que compõem a bacia do Tres Rios, em virtude do disposto no Decreto n. 10.176, de 20 de Janeiro de 1889. | | Residencia do [illegible] da Bacia do Tres Rios. |
| 9 Tanque, Jacarépagua. | Predio com uma porta e duas janellas de frente, construido de alvenaria de pedra e tijolos, com duas salas, dois quartos, cosinha e W.C. e coberto de telhas nacionaes. | | 9:000$000 | Construido, em 1913, pela Repartição. | | Residencia guarda encarregado do reservatorio. |
| [illegible] Jacarépagua. | Predio de estuque coberto de telhas, com sala, quarto e cosinha. | | [illegible] | Construido pela Repartição, em 1912. | | Residencia do guarda da reserva. |
| [illegible] da Pedra n. 125 Guaratiba. | Predio de construcção antiga, em mau estado, com um terreno de [illegible] que delle faz parte. | | 7:000$000 | Adquirido em 1914 de Joaquim Alves Pinto de Souza. | O predio para residencia do guarda e o terreno para construcção do reservatorio. | |
| 12 Praça D. Reginaldo n. [illegible] Santa Cruz. | Predio antigo, construido de tijolos e coberto de telhas, tendo tres salas, dois quartos e cosinha. | | 8:000$000 | Construido pela Repartição, em 1882. | | Residencia do guarda do reservatorio de Santa Cruz. |
| [illegible] do Matadouro s/n., Santa Cruz. | [illegible] | | [illegible] | Construido pela Repartição, em [illegible] | | Residencia de um trabalhador do 1.º Districto. |

| ımero de dem | LOCAL | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 14 | Bacia do rio da Prat carépaguá. | — | Residencia do guarda da repreza. | — | |
| 15 | Campo Grande, no P Moraes. | — | Residencia do guarda do poço. | — | |
| 16 | Realengo, Poço do C | — | Idem. | — | |
| 17 | Realengo, na repreza Piraquara. | — | Residencia do guarda da repreza. | — | |
| 18 | Ricardo de Albuq junto ao poço. | — | Residencia do guarda do poço. | — | |
| 19 | Campo Grande, pra João Esberard. | — | Residencia do guarda do reservatorio. | — | |

| | | AVALIAÇÃO — CONSTRUCÇÃO DO DOMINGO | |
|---|---|---|---|
| | Aquisição | | |
| 14 Barra do rio da Prata, Ja | Predio de [illegible] recente, com uma porta ao lado e duas janellas de frente, coberto de telhas, com cosinha, banheiro, installação sanitaria e fossa septica | [illegible] | Residencia do [illegible] da re preza |
| 15 Campo Grande, no Poço do [illegible] | Predio de construcção recente, com uma porta ao lado e duas janellas de frente, coberto de telhas com cosinha banheiro, installação sanitaria e fossa septica | [illegible] Construido pela [illegible] | Residencia do guarda do po |
| 16 Realengo, Poço do Carro | Predio de construcção recente, com uma porta ao lado e duas janellas de frente, coberto de telhas, com cosinha, banheiro, installação sanitaria e fossa septica | [illegible] Construido pela [illegible] | Idem |
| 17 Realengo, na reprezа do rio Piraquara | Predio de construcção recente, com uma porta ao lado e duas janellas de frente, coberto de telhas, com cosinha banheiro, installação sanitaria e fossa septica | [illegible] Construido pela [illegible] | Residencia do guarda [illegible] preza |
| 18 Ricardo de Albuquerque, junto ao poço | Predio de construcção recente com uma porta ao lado e duas janellas de frente, coberto de telhas, com cosinha, banheiro, installação sanitaria e fossa septica | [illegible] Construido pela [illegible] | Residencia do guarda do poço |
| 19 Campo Grande, praça J. J. Esberard | Predio antigo, construido de tijolos, com duas salas e dois quartos e cosinha de estuque | [illegible] Construido pela [illegible] | Residencia do guarda [illegible] |

## Resumo

[illegible]

# blicas

O

| uero de dem | LOCAL | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Engenho de Dentro. | — | Residencia do engenheiro do Districto. | — | Este predio está localisado nos terrenos do reservatorio do Engenho de Dentro. |
| 2 | Engenho de Dentro. | — | Residencia do encarregado do reservatorio. | — | Idem, idem. |
| 3 | Penha. | — | Residencia do guarda do reservatorio. | — | |

00

# Repartiçao de Aguas e Obras Publicas

## Predios localisados na area do 2.º Districto

| LOCAL | CARACTERISTICOS | VALOR DA | AVALIAÇÃO | PROVENIENCIA DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI | [illegible]ção | RENDA | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Engenho de Dentro | Predio assobradado, com uma porta e duas janellas de frente, tendo duas varandas, uma das quaes ao lado e a outra aos fundos. Tem tres salas, seis quartos, copa, cosinha, banheiro, W.C., e installações electrica e hydraulica | | 18 REIS | Edificado em 1907 pela Repartição | | Residencia do Director | | Edificado nos terrenos do [illegible] de Engenho de Dentro |
| Engenho de Dentro | Predio, terreo, com duas janellas de frente e uma varanda aos fundos. Tem duas salas, tres quartos, banheiro, W.C., e installações hydraulica e electrica. | | 24 REIS | Edificado em 1907 pela Repartição | — | Residencia do encarregado do reservatorio | | Idem, idem |
| | Predio terreo, com tres janellas de frente, tendo uma sala, dois quartos, dispensa, cosinha, banheiro, W.C. e installações hydraulica e electrica | — | 11 REIS | Edificado em 1911, pela Repartição | — | Residencia [illegible] do reservatorio | | |

### Resumo:

Valor total dos predios existentes no 2.º Districto . . . . 41 REIS

# icas

| o | LOCAL | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Morro de Santos Rodr | — | Occupado pelo guarda do reservatorio, pelo guarda de manobras e por um trabalhador. | — | |
| 2 | Rua Estacio de Sá. | — | Occupado pelo guarda do reservatorio e pelo da zona. | — | |
| 3 | Rua Mineira (reserv de S. Christovam). | — | Occupado pelo guarda do reservatorio e por 1 trabalhador. | — | |
| 4 | Rua Dr. Ferreira de A | Residencia de um guarda. | — | — | Máo estado |
| 5 | Rua Dr. Ferreira de A | — | Occupado por um trabalhador. | — | » » |
| 6 | Rua Dr. Ferreira de A | — | Occupado por um soldador. | — | » » |
| 7 | Terreno do reservato Pedregulho. | — | Residencia do guarda geral do 3.º Districto. | — | |
| 8 | Terreno do reservato Pedregulho. | — | Occupado pelo encarregado do reservatorio do Pedregulho. | — | |
| 9 | Estacio de Sá. | — | Escriptorio e deposito de aguas pluviaes. | — | |
| 10 | Rua Capitão Felix. | — | Residencia de operarios. | — | Máo estado |
| 11 | Rua Avila. | — | Residencia de um guarda de zona. | — | |
| 12 | Morro do Guarabú (I Governador). | — | Residencia do guarda. | — | — |

# Repartiçao de Aguas e Obras Publicas

## Predios localisados na area do 3. Districto

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] | [illegible] Rodrigues | Predio dividido em 2 habitações, tendo cada uma 2 salas, 2 quartos, 2 corredores, dispensa e [illegible] | — | [illegible] Construido pela Repartição em [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] quartos, tendo cada uma 1 sala, 1 quartos, corredor e cosinha. | — | 5[illegible] Construido pela Repartição | [illegible] |
| 4 | Rua [illegible] (reservatorio) | Predio terreo, dividido em duas [illegible] tendo cada uma 2 salas, 1 quartos e cosinha (antiquer W. C. | — | [illegible] Construido pela Repartição | [illegible] |
| 4 | Rua Dr. Ferreira de Araujo | Predio terreo, com paredes de uma [illegible] | — | 2[illegible] Adquirido em 1875 | Residencia de [illegible] |
| 5 | Rua Dr. Ferreira de Araujo | Predio terreo [illegible] agua, tendo dous quartos e uma sala | — | 1[illegible] Adquirido em 1875 | [illegible] |
| | Rua Dr. Ferreira de Araujo | Predio terreo em [illegible] agua [illegible] 2 quartos e [illegible] sala. | — | 1[illegible] Adquirido em 1875 | [illegible] |
| 7 | Terreno do reservatorio do Pedregulho. | Predio [illegible] habitavel, tendo 2 salas, 3 quar [illegible] tos, [illegible] sanitaria. | — | 22[illegible] Construido em 191[illegible] | Residencia [illegible] guarda geral [illegible] Districto. |
| 8 | Terreno do reservatorio do Pedregulho. | Predio terreo com 2 salas, 2 quar [illegible] | — | 12[illegible] Reconstruido em 1917. | Occupado pel [illegible] encarregado do [illegible] reservatorio do Pe [illegible] |
| | Estação de Sa [illegible] | Pavilhão [illegible] agua construido nos terrenos junto ao reservatorio [illegible] | — | [illegible] Construido pela Repartição | [illegible] |
| 0 | Rua Capitão Felix | Immovel sob n. 122, dividido em 3 pequenas habitações | — | 3[illegible] Adquirido pela Repartição | Residencia de [illegible] |
| 1 | Rua Avila | Predio construido de paredes frontal, tendo 2 salas, 3 quartos, saleta, cosinha | — | 9[illegible] Construido pela Repartição 1907 | [illegible] cia de [illegible] |
| | Morro do Guarabu (filha do governador) | Predio com 3 janellas de frente, porta ao lado, com 1 sala, 2 quartos, corredor, cosinha e W. C., installação sanitaria e fossa septica. Construido de alven [illegible] de pedra e ti [illegible] | | [illegible] Construido em 1915 | Residencia do guarda |

Resumo:

[illegible] total dos 12 predios existentes na area do 3. Distr[illegible] [illegible]

licas

| uero de dem | LOCAL | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Caixa Velha da Tijuc | — | Residencia do Engenheiro do Districto. | — | |
| 2 | Caixa Velha da Tiju | — | Residencia do guarda da caixa. | — | |
| 3 | Caixa Velha da Tijuc | — | Ferraria. | — | |
| 4 | Caixa Velha da Tijuc | — | Dividido em 3 partes, occupadas por deposito, officina e garage. | — | |
| 5 | Caixa Velha da Tiju | — | Occupado por um trabalhador. | — | |
| 6 | Caixa Velha da Tiju | — | Idem. | — | |
| 7 | Caixa Velha da Tiju | — | Occupado por um guarda. | — | |
| 8 | Caixa Velha da Tiju | — | Occupado pelo Encarregado da Caixa. | — | |
| 9 | Caixa Velha da Tiju | — | Occupado por um trabalhador. | — | Máo estado. |
| 10 | Caixa Velha da Tiju | — | Residencia de um trabalhador. | — | » » |
| 11 | Alto da Bôa Vista. | — | Deposito de ferramentas. | — | » » |
| 12 | Alto da Bòa Vista. | — | Residencia do guarda. | — | » » |
| 13 | Alto da Bòa Vista. | — | Occupado pelo Encarregado da Caixa. | — | Regular. |
| 14 | Gavea Pequena. | — | Residencia do guarda. | — | Máo estado. |
| 15 | Gavea Pequena. | — | Occupado por um operario do Districto. | — | » » |

# Repartiçao de Aguas e Obras Publicas

## Predios localisados na area do 4.º Districto

| | CARACTERISTICOS | VALOR Registrado | AVALIAÇÃO | PROVENIENCIA DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI APPLICADO | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | assobradado construido de alvenaria de pedra, tendo 10 quartos, 2 salas, varanda fechada, W.C., coberto de telha franceza | | | | Residencia do Engenheiro do Districto | |
| | Predio de alvenaria de pedra, coberto de telha nacional, tendo 2 quartos, 2 salas, varanda, cosinha e W.C. | | | Adquirido em 1875 | Residencia do guarda da caixa | |
| | Predio construido de pedra e cal coberto com telha franceza, tendo 3 quartos, 2 salas, dispensa, sahida e W.C. | | | Adquirido em 1875 | Ferraria | |
| Caixa Velha da Tijuca | Predio construido de pedra e cal, | | | Adquirido em 1875 | Dividido em 3 partes, occupadas por deposito, officina e garage | |
| 5 Caixa Velha da Tijuca | assobradado construido de alvenaria de pedra, com 5 quartos, 2 salas, cosinha, W.C., coberto de telhas francezas | | | | Occupado por um trabalhador | |
| 6 Caixa Velha da Tijuca | Predio construido de pedra e cal coberto de telha franceza, tendo 3 quartos, 2 salas, 2 saletas, cosinha e W.C. | | | Adquirido em 1875 | Idem | |
| Caixa Velha da Tijuca | construido de pedra e cal, coberto de telha franceza, tendo 2 quartos, 2 salas, cosinha, dis- | | | | Occupado por um guarda | |
| 8 Caixa Velha da Tijuca | | | | Adquirido em 1875 | Occupado pelo Encarregado de Caixas | |
| 9 Caixa Velha da Tijuca | | | | | Occupado por um | Mar estado |
| Caixa Velha da Tijuca | | | | Adquirido em 1875 | Residencia de um trabalhador | |
| Alto da Boa Vista. | | | | Adquirido em 1876 | Deposito de ferramentas | |
| | | | | Adquirido em 1876 | guarda | |
| | construido de pau a pique coberto de telha nacional, tendo 3 quartos, 2 salas e cosinha | | | Adquirido em 1876 | Occupado pelo Encarregado de Caixas | |
| | Predio construido de pedra e cal, | | | Adquirido em 1876 | Residencia do | |
| | | | | | | |

| ero m | LOCAL | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 16 | Caixa Nova da Tijuca | — | Residencia do guarda do reservatorio. | — | |
| 17 | Caixa Nova da Tijuca | — | Residencia do ferreiro. | — | |
| 18 | Caixa Nova da Tijuca | — | Abrigo dos apparelhos «Venturi». | — | |
| 19 | Bacia do Trapicheiro. | — | Residencia do guarda. | — | |
| 20 | Bacia do Trapicheiro. | — | Abrigo dos apparelhos «Venturi». | — | |
| 21 | Andarahy Grande. | — | Residencia do guarda. | — | Máo estado. |
| 22 | Andarahy Grande. | — | Residencia de um pedreiro. | — | Máo estado. |
| 23 | Andarahy (Borda do M | — | Residencia do guarda. | — | Máo estado. |
| 24 | Andarahy (Borda do M | — | Residencia de um pedreiro. | — | |
| 25 | Andarahy (Borda do M | — | Residencia do encarregado da Caixa. | — | Máo estado. |
| 26 | Andarahy (Borda do M | — | — | — | Vago e em máo estado |
| 27 | Maracanã (S. F. Xavi | — | Abrigo ás bombas elevatorias de agua. | — | |
| 28 | Floresta da Tijuca. | — | Residencia do Administrador. | — | Bom estado: |
| 29 | Floresta da Tijuca. | — | Residencia de um trabalhador. | — | Máo estado. |
| 30 | Floresta da Tijuca. | — | Residencia do guarda de mattas | — | Bom estado. |
| 31 | Floresta da Tijuca. | — | Residencia de trabalhadores. | — | Máo estado. |
| 32 | Floresta da Tijuca. | — | Residencia de trabalhadores. | — | Máo estado. |

| [illegible] | [illegible] | [illegible] | AVALIAÇÃO | PROCEDENCIA DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI [illegible] | APPLICAÇÃO | [illegible] | [illegible] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] | Caixa Nova da Tijuca | Predio construido de frontal, coberto de telha franceza, casado, tendo 3 quartos, 2 salas, cosinha e W.C. | 15:000$000 | Construido pela Repartição. | — | Residencia do guarda do reservatorio. | — | |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] berto com telha franceza, tendo 3 quartos, 2 salas, cosinha e W.C. | [illegible] | [illegible] | | [illegible] retiro. | | |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] casado, coberto de telha. | [illegible] | [illegible] | | [illegible] lhos «Venturis». | | |
| [illegible] | [illegible] | coberto de telha franceza, tendo 2 quartos, 2 salas, cosinha e W.C. | [illegible] | [illegible] | | [illegible] guarda. | | |
| [illegible] | Bacia do Trapicheiro. | Predio construido de pedra e cal, com um só compartimento, coberto de telhas. | 5:000$000 | Construido pela Repartição em 1906 | — | Abrigo dos apparelhos «Venturi». | — | |
| [illegible] | Andarahy Grande | Predio construido de páo a pique, [illegible] do 2 quartos, 2 salas e cosinha. | 600$000 | Adquirido em 1870. | — | Residencia do [illegible] | — | Máo estado. |
| [illegible] | [illegible] | 5 quartos, dispensa, 2 salas e cosinha. | [illegible] | [illegible] | | [illegible] predreiro | | |
| [illegible] | [illegible] | tendo 2 quartos, 2 salas e cosinha de páo a pique | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | | |
| [illegible] | Andarahy (Horta do Matto). | Predio construido de páo a pique, com 2 salas, 2 quartos e cosinha. | 500$000 | Adquirido em 1871. | — | Residencia de um pedreiro. | — | |
| [illegible] | Andarahy (Horta do Matto). | Predio construido de pedra e cal, coberto com telha nacional, tendo 4 quartos, 1 sala e cosinha. | 1:000$000 | Adquirido em 1872. | — | Residencia do encarregado da Caixa. | — | Máo estado. |
| [illegible] | Andarahy (Horta do Matto). | Predio construido de pedra e cal, tendo 2 quartos, 1 sala e cosinha | 1:000$000 | Adquirido em 1872 | — | — | — | Vago e em máo estado |
| [illegible] | Maracana (S. F. Xavier) | Usina elevatoria. Parte baixa [illegible] de cimento armado e a parte alta de frontal, embocada de cimento | 30:000$000 | Construido pela Repartição em 1907. | — | Abrigo de bombas elevatorias de agua. | — | |
| [illegible] | [illegible] | Casa Nova, de frontal, coberto com telha nacional, tendo 7 quartos, 3 salas, 1 saleta, cosinha, dispensa e W.C. | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | Floresta da Tijuca | Predio no sitio da «Floresta», construido de frontal, com telha nacional, tendo 3 quartos, 3 salas, 1 saleta e cosinha. | [illegible] | Adquirido em 1868. | — | Residencia de [illegible] trabalhador. | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] construido de frontal, com 7 quartos, 2 salas, dispensa, cosinha | [illegible] | [illegible] | | [illegible] guarda [illegible] | — | Bom estado |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] de telha nacional, tendo 4 quartos, 2 salas, cosinha, dispensa e saleta. | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | | |
| [illegible] | [illegible] | Predio no sitio do «Barracão», [illegible] de frontal, com 4 [illegible] quarto, cosinha e dispensa. | 1:000$000 | Adquirido em 1868 | — | Residencia de trabalhadores. | — | Máo estado |

| ero | LOCAL | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 33 | Floresta da Tijuca. | — | Residencia de trabalhadores. | — | Máo estado. |
| 34 | Floresta da Tijuca. | — | Idem. | — | Idem. |
| 35 | Flaresta da Tijuca. | — | Idem. | — | Idem. |
| 36 | Floresta da Tijuca. | — | Idem. | — | Idem. |
| 37 | Floresta da Tijuca. | — | Idem. | — | Idem. |
| 38 | Floresta da Tijuca. | — | Vago. | — | Pessimo estado. |
| 39 | Floresta da Tijuca. | — | Residencia de trabalhadores. | — | Máo estado. |
| 40 | Floresta da Tijuca | — | Idem. | — | Pessimo estado. |
| 41 | Floresta da Tijuca. | — | Idem. | — | Idem. |
| 42 | Floresta da Tijuca. | — | Idem. | — | Idem. |
| 43 | Floresta da Tijuca. | — | Idem. | — | Máo estado. |
| 44 | Floresta da Tijuca. | — | Vago. | — | Idem. |

| | | PROVENIENCIA DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | salas, 1 quarto, cosinha e dispensa. | | | trabalhadores | | |
| [illegible] | Predio no sitio do «Barracão», construido de frontal, com 2 salas, 2 quartos e cosinha | [illegible] | | [illegible] | | |
| [illegible] | Predio no sitio do «Barracão», construido de frontal, com 2 quartos, 2 salas e cosinha | 1:000$000 | Adquirido em 1850 | Idem | Idem | |
| [illegible] | Predio no sitio da «Viuva», construido de frontal, coberto de telha nacional, com 2 salas, 3 quartos, cosinha e dispensa | 1:500$000 | Adquirido em 1850 | Idem | Idem | |
| [illegible] | Predio no sitio «Itumirayta» de frontal, coberto de telha nacional, com 8 quartos, 3 salas, 1 saleta e cosinha | 2:000$000 | Adquirido em 1850 | Idem | Idem | |
| [illegible] | Predio no sitio do «Açude», de pão a pique, coberto com telha nacional, não assoalhado, com 3 quartos, 2 salas e cosinha | 1:000$000 | Adquirido em 1850 | Vago | Passado estado. | |
| [illegible] | Predio no sitio do «Taquara», [illegible] com telha nacional, com 2 salas, 3 quartos e cosinha. | 2:000$000 | Adquirido em 1850 | Residencia de trabalhadore | Mas estad | |
| [illegible] | Predio no sitio da «Cachoeira», construido de frontal, coberto de telhas francezas, com 3 salas e 12 quartos | 1:000$000 | Adquirido em 1850 | Idem | Passado estad | |
| [illegible] | Barracão (antigo collegio), construido de madeira e coberto de zinco, com 1 só compartimento | [illegible] | Adquirido em 1850 | Idem | Idem | |
| [illegible] | Barracão (antigo collegio), construido de madeira e coberto de telha, com 1 só compartimento. | [illegible] | Adquirido em 1850 | Idem | Idem | |
| [illegible] | [illegible] construido de frontal, coberto de telha nacional, com 5 quartos 2 salas, cosinha e varanda envidraçada | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | |
| 44 Florasto de Tibaes. | Predio no sitio do «Marrucho» construido de frontal, coberto de telha nacional, com 5 quar | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | |

**Resumo:** VALOR [illegible]

licas

| ero em | LOCAL | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Rua do Riachuelo n. | Séde da Repartição. | — | — | Em 1910, foi este immovel accrescido, na parte que fica ao lado do predio n. 271, de dois pavimentos, com um salão em cada um delles. Essas obras montaram em 20:000$000. |
| 2 | Rua do Riachuelo n. | — | Residencia do Porteiro. | — | |
| 3 | Rua do Riachuelo n. | — | Occupado pelo Archivo de Desenho. | — | |
| 4 | Rua Sant'Anna ns. 235 e Frei Caneca n | — | Sédes: do 5.º Districto, do Almoxarifado e das Officinas de Hydrometros. | — | Predio unico, dividido em tres partes. |
| 5 | Rua Frei Caneca n. | — | Abrigo da turma de promptidão. | — | |
| 6 | Largo da Carioca n. | — | Residencia do guarda do Chafariz. | — | |
| 7 | Morro de São Bento. | | Residencia do guarda do reservatorio. | — | |
| 8 | Morro de São Bento. | — | Abrigo dos apparelhos Venturi. | — | |
| 9 | Morro de São Bento. | — | Abrigo de duas bombas electricas. | — | |
| 10 | Ladeira do Barrozo. | — | Residencia do guarda do reservatorio. | — | |

# Repartiçao de Aguas e Obras Publicas

## Predios localisados na area do 5. Districto

| Num. | LOCAL | CARACTERISTICO | VALOR | AVALIAÇÃO | PROVENIENCIA DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Rua do Riachuelo n. 287 | Predio com tres pavimentos e terreno respectivo, cujos fundos limitam com a rua Paula Martins. O pavimento terreo tem 4 portas de 2m,20 de larg. e 4 janelas de 1m,30, no 2.º 12 portas de sacada, e, finalmente, no 3.º pavimento, nove | 2[illegible] | [illegible] | Adquirido do Coronel Francisco Pinto da Fonseca e Silva pela Repartição, por escriptura de 29 de Novembro de 1901, lavrada em notas do tabelião Victorino. | | | | 1906 foi o predio accrescido, parte que fica ao lado do predio n. 271 de dois pavimentos com um salão em cada um delles. Essas obras montaram em 3[illegible] |
| 2 | Rua d[illegible] | Predio terreo com alicerces e baldrames de alvenaria de pedra e paredes de tijolo, tendo dois quartos, duas salas, cosinha e W.C. | | 15 [illegible] | Construido pela Repartição, em 1912 | | Residencia do Porteiro | | |
| 3 | Rua do Riachuelo n. 287 | Pavilhão com um só compartimento, construido de alvenaria de pedra, com duas janellas de frente e uma porta ao lado, medindo 9m,85 de comprimento por 5m,80 de largura | | 6[illegible] | Construido pela Repartição, em 1913 | | Occupado pelo Archivo de Desenho | | |
| | Sant'Anna ns. 231 a [illegible] | Predio construido de alvenaria de tijolo e cal, tendo dois pavimentos. Pela rua Sant'Anna tem o immovel um portão, duas portas e nove janellas no 1.º pavimento e 12 janellas no segundo, e pelo lado da rua Frei [illegible] las no 1.º pavimento e 7 janellas no 2.º. Na face do canto, [illegible] | | 245 [illegible] | Construido pela Repartição, em 1909 | | Sédes do 5.º Districto do Almoxarifado e das Officinas de Hydrometria | | Predio unico, dividido |
| | [illegible] | [illegible] de fundos pelo lado direito e 5m,30 pelo esquerdo | | [illegible] | [illegible] pela Repartição, em [illegible] | | Abrigo de [illegible] de promptidão | | |
| | [illegible] | [illegible] de tijolos e cal, com duas janellas de frente e entrada pelo lado direito. Tem duas salas, dois quartos e cosinha. | | [illegible] | Construido pela Repartição, em [illegible] | | [illegible] guar[illegible] faria | | |
| | Morro de São Bento | Predio junto ao reservatorio, construido de alvenaria de tijolo, dividido em tres quartos, duas salas, saleta e cosinha | - | 10[illegible] | Construido pela Repartição, em 1900 | | Residencia do guarda reservatorio | | |
| | [illegible] | Pavilhão construido de alvenaria de tijolo, com argamassa de cimento, tendo, apenas, uma porta a frente. | — | 1 25[illegible] | Construido pela Repartição, em 1911 | - | Abrigo dos apparelhos Venturi | — | |
| | Morro de São Bento. | Pavilhão construido de tijolo e argamassa de cal e areia, em forma de chalet, tendo uma só porta | - | 50[illegible] | Construido pela Repartição, em 1900. | - | Abrigo de duas bombas electricas. | — | |
| | | Predio construido de alvenaria de tijolo, em forma de chalet tendo na fachada principal 1 porta e em 2 salas e cosinha. | — | 8[illegible] | Construido pela Repartição, em 1903 | | Residencia do guarda do reservatorio | - | |

| Numero de ordem | LOCAL | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | Morro do Pinto. | — | Residencia do guarda do reservatorio. | | |
| 12 | Rua Frei Caneca n. | — | Residencia do guarda. | — | |
| 13 | Rua Frei Caneca n. | — | Residencia do guarda. | ... | |

| | | PROVENIENCIA DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | | |
|---|---|---|---|---|
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1952 | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | Prédio [illegible] venaria de pedra e cal e cobertura e compõe-se de um salão, um [illegible] | Vieira: Construído pela Repartição, em 1790. | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] fazz de Lagarto, [illegible] pedra e cal, cobertura nacional, com uma porta na [illegible] cal, [illegible] | Sergipe: Construído pelo Governo, ainda em tempos coloniais | [illegible] | [illegible] |

Resumo:

13 prédios existentes na área de 5 [illegible]

icas

| ...ero e ...em | LOCAL | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Ladeira do Ascurra | | Residencia do guarda do açude do morro do Inglez. | | Este predio fica fronteiro ao açude, na mesma ladeira. |
| 2 | Floresta de Paineiras | — | Deposito de ferramentas. | — | |
| 3 | Floresta de Paineiras | — | Occupado pelo ajudante do encarregado da repreza. | | |
| 4 | Ladeira do Ascurra. | — | Occupado pelo Engenheiro Chefe do 6.º Districto. | | |
| 5 | Rua do Aqueducto. | — | Occupado pelo Administrador da Floresta de Paineiras. | — | |
| 6 | Rua do Aqueducto. | — | Occupado pelo encarregado das Caixas do Carioca. | — | |
| 7 | Rua D. Carlos I, Santo Amaro. | Por ser o respectivo terreno atravessado por um encanamento de 0,08, que abastece a parte alta da rua Santo Amaro. | Residencia de um trabalhador. | — | |
| 8 | Lagoinha. | — | Residencia do guarda. | — | |
| 9 | Santa Thereza. | — | Occupado pelo guarda do reservatorio do França | — | |
| 10 | Paineiras. | — | Residencia do guarda da repreza de Paineiras. | | |

# Repartição de Aguas e Obras Publicas

## Predios localisados na area do 6. Districto

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ladeira do Ascarra | | | | | | |
| | | construido de [illegible] tijolos [illegible] beiro de telhas francezas, [illegible] dido em 4 quartos, 2 salas, [illegible] | | [illegible] anterior a [illegible] de 1899 | | Residencia guarda de [illegible] | [illegible] |
| 2 | Floresta de Palmeiras | Barracão [illegible] terreno, construido de estaque, coberto de [illegible] | | [illegible] construido em 189[illegible] | | Deposito [illegible] mentos | |
| | | Proprio nacional n. 188, terreno construido de [illegible] tijolos [illegible] dividido em 5 quartos, 2 s[illegible] cosinha e dispensa | | [illegible] Adquirido em 1899 | | Occupado [illegible] sente do encarregado da repre za | |
| | | Predio [illegible] n. 189, [illegible] construido de pedra e cal, [illegible] ortagamento, sendo o pavimento alto feito de cal e tijolos, dividido em 5 quartos, gabinete, salas, dispensa, cosinha, banheiro e W. C., com outras dependencias. Mede 42,40 × 12,78 | | [illegible] de 1899 | | Occupado pelo Engenheiro Chefe do 6. Districto | |
| | | Proprio nacional n. 177, terreno, construido de frontal de tijolos, coberto de telhas francezas e dividido em 4 quartos, 2 salas, cosinha, dispensa e W. C. e outras dependencias. Mede 17 m. de frente por 7,20 de fundos | | 12 [illegible] | | Occupado pela Administração da Floresta de Pal[illegible] | |
| | Rua do Aqueduct. | Proprio nacional n. 189, construido de alvenaria de tijolos [illegible] telhas francezas, medindo 5,60 de frente por 0,80 de fundos | — | [illegible] Reconstruido em 1897 | | Occupado pelo encarregado das Obras de [illegible] | |
| 7 | Rua D. Carlos I, esquina Santo Amaro | Predio construido de [illegible] tijolos com fundos para a rua Santa Christina, medindo [illegible] de frente por 10,50 de fundos, com 2 [illegible] | | [illegible] Adquirido anteriormente a [illegible] | | [illegible] | |
| | | Proprio nacional na [illegible] da Lagoinha, construido de tijolos, dividido em 2 salas, 2 quartos e cosinha, medindo 11,[illegible] | | [illegible] Reconstruido em 189[illegible] | | [illegible] guarda | |
| | | [illegible] dra e cal, dividido em 2 quartos [illegible] | | [illegible] | | Occupado pelo guarda [illegible] | |
| | | Predio com 2 quartos e duas salas e cosinha | | [illegible] | | [illegible] | |

licas

| ero le em | LOCAL | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | RENDA ANNUAL | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Rua Faro (Chacara d beça) n. 80. | Juntamente com as terras, para conservação e pureza das aguas. | — | | |
| 2 | Rua Faro. | — | Residencia do guarda da repreza do rio Cabeça. | — | |
| 3 | Rua Faro. | — | Occupado por um operario do 7.º Districto. | — | |
| 4 | Morro da Viuva. | — | Residencia do guarda do reservatorio. | — | |
| 5 | Estrada D. Castorina | — | Residencia do guarda da repreza do Macaco. | — | |
| 6 | Reservatorio do Ma (Gavea). | — | Occupados por operarios do 7.º Districto. | — | |
| 7 | Estrada D. Castorina | — | Occupado pelas officinas de terreiro e carpinteiro do 7.º Districto. | — | |

# Repartiçao de Aguas e Obras Publicas

## Predios localisados na area do 7.º Districto

| [illegible] | [illegible] | Valor dos [illegible] | AVALIAÇÃO | PROVENIENTE DE DOMINIO PARTICULAR | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rua Faro [illegible] | Predio [illegible] val, construção sob [illegible] frente 11,22 e de [illegible] principio 24 [illegible] peito [illegible] [illegible] no comprimento [illegible] largura, com [illegible] de 4 de [illegible] frente e [illegible] que [illegible] escada de cantaria, de ambos os lados tem 2 sacadas e 5 janellas de peitoril [illegible] divididos em 2 grandes salas corredor no centro [illegible] quartos, e um [illegible] pochaõ [illegible] ouba e pequeno [illegible] | [illegible] | [illegible] | Adquirido de [illegible] escript. de 12,5.1902 Lab. Ensaios | Serviços [illegible] vação e pureza agua | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] terreno [illegible] de 1 [illegible] e de [illegible] com 1 sala, 1 quarto e cosinha | [illegible] | [illegible] | Adquirido pela Repartição, em data anterior a 1891 | | Reservado [illegible] de agua [illegible] | |
| Rua Faro | Predio construido [illegible] de [illegible] 80 coberto de telhas, com duas quartos, uma sala [illegible] | [illegible] | [illegible] | Reconstruido pela Repartição em 1898 | | Occupado por um operario do 7 Districto | |
| Morro da Viuva. | Predio de [illegible] coberto de telhas, com 4 quartos, 1 salas e [illegible] | [illegible] | [illegible] | Construido pela Repartição 1902 | | Reservado [illegible] | |
| Estrada D. Castorina | Predio [illegible] c. 2 salas, 2 quartos e cosinha | [illegible] | [illegible] | Adquirido pela Repartição | | [illegible] | |
| Reservatorio do Macaco | 1 grupo de 5 predios [illegible] construidos de [illegible] coberto [illegible] predios de 2 q. 2 s. [illegible] um c. 2 q. 2 s. dispensa e [illegible] corredor e cosinha | — | [illegible] | Adquirido pela Repartição em 1873 | | Occupados por operarios do 7 Districto | — |
| [illegible] | Barracas [illegible] de tijolos, com [illegible] 50 de larg. [illegible] terreno do Re- [illegible] | | [illegible] | [illegible] | | Occupado pelas of- [illegible] operarios do 7 | — |

Resumo:

Valor dos 7 predios existentes no 7.º Districto . . . . . $ [illegible]

# ras Publicas

## 2.ª Divisão

| TA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | | AREA m2 | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 3.354 | |
| | | | | 429 | |
| | | | | 5.070 | |
| ssa de Aljesus e Modes- unha, conforme escri- avrada em notas do tab. | Conservação e pureza das aguas. | — | 7 | 5.200 — | Fazenda S. Pedro. |
| intella. | Idem. | — | | | |
| | | | | 416 | |
| rvalho Mello e Mattos e criptura de 6 de Outubro vangelista de Negreiros | Idem. | — | 15 | 1.521 | |
| conforme termo autori- Dezembro de 1876, do mercio e Obras Publicas 1877. | Para passagem de linhas da E. de F. Rio d'Ouro. | — | | 8.320 | |
| oreira, conforme termo de Dezembro de 1876, Commercio e Obras Pu- iro de 1877. | Idem. | — | | 24.200.000 | |
| el da Silva Veiga, por de 15 de Março de 1877, Commercio e Obras Pu- o de 1877. | Passagem de encanamentos adductores. | — | | — | |
| Silva Franco, conforme e 1877. | Idem. | — | | 22.082.500 | |
| uintas, conforme termo 77. | Idem. | — | | | |
| l José Coelho da Rocha, e Abril de 1878. | — | Construcção da estação de B. Roxo. | | 21.828.400 | |
| Pereira, conforme termo 80. | Assentamento de canalisação adductora | — | | | |
| o Paes Leme, conforme 1880, lavrada em notas | Conservação e pureza das aguas. | — | 7 | — | |
| Pinto Cidade, conforme o de 1880. | Passagem de canalisação adductora. | — | | — | |
| ta Barros Sayão e sua o em 7 de Fevereiro de | Idem. | — | | | |
| io Rodrigues, conforme ro de 1880. | Idem. | — | | 10.307.664 | |
| Silva Santos, conforme | Idem. | — | | 8.255.000 | |
| es de Abreu Gama, con- Maio de 1880. | Idem. | — | | | |
| ereira, conforme termo 1880. | Assentamento da descarga do registro de D. Clara. | — | | 26.962.000 | Estas terras constituem as fazendas «Barra, Posse e Calado». |
| da Silva e Maria T. da Novembro de 1880. | Passagem de canalisação adductora. | — | | 20.280 | |
| N. Zieze e sua mulher, 24 de Novembro de | Idem. | — | | 246.646 | |
| outinho, conforme termo 1880. | Ide | — | | | |

# Repartiçao de Aguas e Obras Publicas

## Terrenos localisados na area da 2.ª Divisão

| | CARACTERISTICOS | VALOR DA AQUISIÇÃO | AVALIAÇÃO | PROVENIENCIA DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|---|
| de Mara-pucú, Municipio de Iguassú, Estado do Rio | Terrenos no logar denominado Tabuço. | 50 apolices da div. publica | 154:011$464 | Adquiridos aos Visconde e Viscondessa de Ajuruoca Antonio Cassiano Pinto Coelho da Cunha, conforme escriptura de 8 de Outubro de 1877, lavrada em notas do tab Castro | Conservação das aguas | |
| 2 Serro do Tinguá, Estado do Rio | Terrenos na Cabeceira do rio Santo Antonio. | 11:000$000 | 33:000$000 | Adquiridos de Luiz Francisco Quintella | Idem | |
| | A Pedro Pinheiro Paes Leme. | | | de 1877 em notas do tab. João Evangelista de Negreiros Sayão Lobato) | | |
| | Gorjão n. 8 | | | Adquirido de [illegible] sado sob aviso n. 74, de 30 de Dezembro de 1876, do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas e lavrado em 13 de Janeiro de 1877 | nhas da E. de F. Rio d'Ouro | |
| 3 Districto Federal. | Faixa de terreno á rua General Gurjão n. 6. | 5:000$000 | 20:000$000 | Adquirida de João Francisco Moreira, conforme termo autorisado pelo aviso 73, de 30 de Dezembro de 1876, do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas e lavrado em 18 de Janeiro de 1877 | Idem | |
| | dos nos. 23, 25, 27 e 29 da rua S. Luiz Gonzaga. | | | termo autorisado pelo aviso 16 de 15 de Março de 1877, do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas e lavrado em 21 de Março de 1877 | mentos adductores | |
| 7 Districto Federal. Praia do Retiro Saudoso | Faixa de terreno desmembrado da chacara n. 97. | 1:500$000 | 6:000$000 | Adquirida [illegible] termo lavrado em 23 de Maio de 1877 | | |
| Districto Federal. Praia do Retiro Saudoso | do predio n. 71. | | | Adquirida de [illegible] Lopes Quintas, lavrado em 24 de Agosto de 1877 | | |
| | [illegible] | | 2:000$000 | Cedido, gratuitamente, por Manuel J [illegible] | | |
| | Faixa de terreno [illegible] gia. | | | lavrado em 10 de Janeiro de 1880. | nalisação adductora | |
| Estado do Rio. Serra [illegible] | nio do Malto. | | | [illegible] Paes Leme, conforme [illegible] do tab Catanheda Junior. | Conservação e posse | |
| Rua da [illegible] | Uma [illegible] da chacara n. 37 | | | termo lavrado em 10 de Janeiro de 1880 | ação adductora. | |
| | Faixa de terra desmembrada da fazenda denominada «Ilha» | 2:000$000 | 3:000$000 | Adquirida de Francisco da Costa Barros Sayão e sua mulher, conforme termo lavrado em 7 de Fevereiro de [illegible] | Idem. | |
| [illegible] | [illegible] fazenda denominada «Mainha» | | | termo lavrado em 7 de Fevereiro de 1880. | | |
| [illegible] | Faixa de terreno, medindo 13 metros por 250 de extensão | 2:500$000 | 7:150$000 | Adquirida de Manuel José da Silva Santos, conforme termo de 24 de Abril de 1880 | Idem. | |
| | [illegible] | 1:000$000 | 13:525$000 | Adquirida de D. Theresa Prazeres de Abreu Lima, conforme termo lavrado em 4 de Maio de 1880 | Idem | |
| | [illegible] | 1:000$000 | 25:000$000 | Adquirida de João Domingues Pereira, conforme termo lavrado em 16 de Novembro de 1880. | Assentamento da descarga do registro de D. Clara | |
| | Faixa de terreno medindo 13 metros por 250 de extensão [illegible] ma de terreno, na Estrada de Santa Cruz | 1:000$000 | 8:125$000 | Adquirida de DD. Francisca T. da Silva e Maria T. da Silva, conforme termo de 17 de Novembro de 1880 | Passagem de canal [illegible] sayão adductora | |
| | [illegible] | 2:000$000 | 13:812$500 | Adquirida de Gaspar Augusto N. Ziese e sua mulher, conforme termo lavrado em 24 de Novembro de [illegible] | Idem | |
| | [illegible] de terreno, na Estrada de Santa Cruz. | [illegible] | [illegible] | lavrado em 24 de Novembro de 1880. | | |

| ATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | AREA m2 | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| dos Santos e sua mulher, mbro de 1880. | Passagem de canalisação adductora. | — | 3.354 | |
| nos e sua mulher, con- Novembro de 1880. | Idem. | — | 429 | |
| himidt, conforme termo 1880. | Idem. | — | 5.070 | |
| s Campos e sua mulher, mbro de 1880. | Idem. | — | 5.200 | |
| d Pinheiro Paes Leme- aio de 1880, lavrada em a Ramos. | Assentamento de canalisações adductoras e linhas da E. F. Rio do Ouro. | — | — | Fazenda S. Pedro. |
| a Fonseca e sua mulher, de Janeiro de 1881. | Passagem de canalisação adductora. | — | 416 | |
| da Silva e sua mulher, Agosto de 1881, lavrada reira Ramos. | Em virtude de assentamento de canalisações d'agua. | — | 1.521 | |
| Costa Itajahy, conforme de 1883. | Passagem de encanamento adductor. | — | 8.320 | |
| conforme escriptura de em notas do tab. Catá- | Conservação e pureza das aguas e passagem de canalisação adductora. | — | 24.200.000 | |
| uim de Souza Botafogo, de 1883. | — | Passagem de linhas da E. F. R. do Ouro, e construcção de edificios. | — | |
| Henrique Isidoro Xavier scriptura de 25 de Abril tab. Francisco Pereira | Conservação e pureza das aguas. | — | 22.082.500 | |
| Monteiro de Souza e sua riptura de 9 de Junho de . Antonio Herculano da | Idem. | — | 21.828.400 | |
| Leugruber em 1886. | Idem. | — | — | |
| Moutinho dos Reis e sua em 12 de Julho de 1888. | — | Occupada pelo ramal do E. de Dentro da E. F. Rio do Ouro. | — | |
| drigues e José Teixeira 2 de Agosto de 1889, la- Ignacio Bueno de Faria. | Conservação e pureza das aguas. | — | 10.307.664 | |
| Paulo de Frontin, por 89, lavrada em notas do | Idem. | — | 8.255.000 | |
| onforme escriptura de 30 no tab. Evaristo V. de | Idem. | — | 26.962.000 | Estas terras constituem as fazendas «Barra, Posse e Calado». |
| Costa Barros Sayão, con- Março de 1888. | Passagem de encanamento adductor. | — | 20.280 | |
| a Adet, consoante escri- 889, lavrada em notas do | Deposito de materiaes | — | 246.646 | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| terreno, com 11 metros de extensão | | 8.000$000 | Adquirida de Francisco Antonio dos Santos e sua mulher, conforme termo de 29 de Novembro de 1889 | Passagem de canalisação adductora. | 1.454 | |
| terreno, com 14 metros extensão | | 1.072$800 | Adquirida de Assaiz Antonio Barros e sua mulher, conforme termo lavrado em 29 de Novembro de 1890 | Idem | 429 | |
| ...ção nas Estrelas A... da Pacuna, 14 ... 84 | | 12.075$000 | Adquirida de José Guilherme Schmidt, conforme termo lavrado em 9 de Dezembro de 1890 | Idem. | 5.070 | |
| ...terreno, com 13 ... extensão | | 13.000$000 | Adquirida de Manoel R... S... e sua mulher, conforme termo de 29 de Dezembro de 1890 | Idem. | 5.200 | |
| ...terreno | | 20.000$000 | Adquiridas de D. Joanna Carlota Pinheiro Paes Leme, conforme escriptura de 8 de Maio de 1890, lavrada em notas do tab. Francisco Pereira Ramos | Assentamento de condutôres adductoras e linhas da E. F. Rio do Ouro | | Fazenda S. Pedr... |
| ...ha do terreno, medindo 13 metros por 32 de extensão | | 1.000$000 | Adquirida a Luiz José Pereira de Fonseca e sua mulher, conforme termo lavrado em 18 de Janeiro de 1881 | Passagem de canalisação adductora | 416 | |
| ...aixa de terreno situado no kilometro 43, da Estrada de Santa | | 1.000$000 | Adquirida de Francisco Antonio da Silva e sua mulher, conforme escriptura de 24 de Agosto de 1881, lavrada em notas do tab. Francisco Pereira Ramos | Em virtude de assentamento de canalisações d'agua | 1.521 | |
| ...aixa de terreno, desmembrada da Fazenda Pessoa, com 14 metros por 600 de extensão | | 12.000$000 | Adquirida de José Gabriel da Costa Bajuta, conforme termo lavrado em 18 de Maio de 1883 | Passagem de encanamento adductor | 8.120 | |
| Terras situadas na Freguezia de | | 3.000$000 | Adquiridas ao Barão de Tinguá, conforme escriptura de 10 de Março de 1883, lavrada em notas do tab. Costa ...ucela | Conservação e pureza das aguas e passagem de canalisação adductora | 24.000.000 | |
| ... de terrenos, desmembrada ...zenda «Rainha». | | 7.000$000 | Cessão gratuita de Antonio Joaquim de Souza Botafogo, conforme termo de 9 de Março de 1883 | | Passagem de linhas da E. F. R. do Ouro, e construcção de edificios. | |
| ...zenda «Cachoeira das Dores». | | 465.815$000 | Adquiridos ao Tenente Coronel Henrique Isidoro Xavier de Brito e outros, conforme escriptura de 25 de Abril de 1885, lavrada em notas do tab. Francisco Pereira Ramos | Conservação e pureza das aguas | 22.092.500 | |
| ...zenda da «Cachoeira». | | [illegible] | [illegible] mulher e outros, conforme escriptura de 9 de Junho de 1885, lavrada em notas do tab. Antonio Herculano da Costa Brito | | [illegible] | |
| | | 180.000$000 | Adquiridas de Manoel Ulrichart Lengruber em 1886 | Idem. | — | — |
| | | 6.000$000 | Cedida, gratuitamente, por José Moutinho dos Reis e sua mulher, conforme termo lavrado em 12 de Julho de 1886. | — | Occupada pelo ramal do E. de Dentro da E. F. Rio do Ouro. | — |
| | | 300.129$795 | Adquiridas de Luiz da Costa Rodrigues e José Teixeira Pinto, conforme escriptura de 2 de Agosto de 1889, lavrada em notas do tab. Joaquim Ignacio Bueno de Faria | Conservação e pureza das aguas | — | 10.307.664 |
| | | [illegible] | Dr. André Gustavo Paulo de Frontin, por escriptura de 2 de Abril de 1889, lavrada em notas do tab. Francisco Pereira Ramos | Idem | — | 8.255.000 |
| | | 500.000$000 | Adquiridas de Duvivier & C., conforme escriptura de 30 de Agosto de 1889, lavrada no tab. Evaristo V. de Barros | Idem. | | 20.000.000 |
| | | 16.000$000 | Adquirida de José Gregorio da Costa Barros Sayão, conforme termo lavrado em 22 de Março de 1888 | Passagem de encanamento adductor | — | 31.200 |
| | | [illegible] | Adquiridas de D. Victoria Amelia Adet, conforme escriptura de 12 de Dezembro de 1889, lavrada em notas do tab. Evaristo | Depósito de materiaes | | |

Estas terras ... foram as terras «Barra Pesso... ladas»

| ATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDA | APPLICAÇÃO | AREA m2 | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| es Leme, conforme es-3, lavrada em notas do | Conservação e pureza das aguas. | — | 38.720 | Fazenda da Covadonga. |
| es Vianna e outros, con-rço de 1893, lavrada no | Idem. | — | 2.541.000 | |
| Xavier Praxedes Medella, de 1894. | — | Passagem de linhas da R. d'Ouro | — | |
| de Julho de 1894. | Idem. | — | 191.224 | |
| nio Pereira de Aguiar, bro de 1894. | — | Idem. | 8.700 | |
| da Rocha, mediante con-, gratuitamente. Termo | — | Passagem de encanamentos adductores. | 153.600 | |
| onio Baptista Corrêa de 29 de Dezembro de 1894. | Conservação e pureza das aguas. | — | 2.004.195 | |
| Ribeiro Bastos, mediante 95. | Passagem de encanamentos adductores e ramal de Xerem. | — | 331.680 | |
| ça e Souza. Termo de | — | Passagem de encanamentos adduct. e ramal do Xerem | 17.835 | |
| de Lacerda Werneck e do em 28 de Dezembro | Conservação e pureza das aguas. | — | 5.904.800 | |
| termo lavrado em 28 de | — | Para desvios e depositos da E. F. Rio do Ouro. | 51.174 | |
| forme escriptura de 2 de otas do tab. Castro. | Idem. | — | 363.000 | |
| rancisca C. de M. Zieze, embro de 1903. | — | Passagem do encanamento de 0m,80 e do ramal ferreo do Engenho de Dentro. | 3.520 | |
| s da Silva, ex-vi do termo e 1903. | Passagem de uma linha adductora. | — | 651 | |
| , conforme termo lavrado | Idem. | — | 1.127 | |
| le Souza Botafogo, con-9 de Maio de 1906, no | Idem. | — | 850 | |
| usto de Almeida Gama e ra de 7 de Maio de 1903, pinamba. | Conservação e pureza das aguas. | — | 11.809.600 | |
| ves da Silva, ex-vi da de 1904, em notas do tab. | Passagem de encanamentos adductores. | — | 9.960 | |
| rrêa da Veiga, conforme de 1904. | Idem. | — | 1.022 | |
| s da Silva, ex-vi do termo | Idem. | — | 918 | |
| , conforme escriptura de ada no cartorio do tab. | Conservação e pureza das aguas. | — | 5.227.200 | |
| us Gonçalves da Silva e lves da Silva e sua mu-l de Outubro de 1908, em | Para passagem de ramal ferreo e do encanamento para abastecer a caixa do Engenho de Dentro. | — | — | |

| | AVALIAÇÃO | PROVENIENTE DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI DESTINADA | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 14.000$000 | Adquiridas a Pedro Pinheiro Paes [illegible] escriptura de 8 de Março de 1903, lavrada em notas do tabellião Bustamente [illegible] | [illegible] Conservação e pureza das aguas | — | 18.720 Fazenda do Cavadiça |
| | | [illegible] forme escriptura de 20 de Março de 1903 lavrada no cartorio do tabellião Castro. | | | |
| de terreno | 1.200$000 | Cedida gratuitamente, por João Xavier Pereira de Medeiros, conforme termo de 21 de Julho de 1904. | — | Passagem de linhas da M. d'Ouro | — |
| terrenos no logar denominado | 19.224$000 | Adquirida mediante termo de 28 de Julho de 1904. | Idem | — | 191.224 |
| terrenos no logar denominado «Solidaos» | 870$000 | Cedida, gratuitamente, por Antonio Pereira de Aguiar, conforme termo de 9 de Novembro de 1904 | | Idem. | 8.700 |
| terras com 81 metros de extensão | 15.840$000 | Cedida por Manoel Luiz Coelho da Rocha, mediante concessão de tres pennas de agua gratuitamente. Termo [illegible] | — | Passagem de encanamentos adduc[illegible] | 158.400 |
| na bacia hydrographica do Pedro | 14.[illegible] | [illegible] Castro, conforme escriptura de 24 de Dezembro de 1904 | das aguas | | [illegible] |
| | 16.[illegible] | Adquiridas de Pedro Gonçalves Ribeiro Bastos mediante termo de 4 de Setembro de 1890 | Passagem de encanamentos adductores e ramal do Xerem | — | 331.000 |
| terras no logar denominado «Solidaos». | 1.7[illegible] | Cedida por Leandro M. França e Souza Termo de 10-9-95. | — | Passagem de encanamentos adduct. e ramal do Xerem | 17.815 |
| | | [illegible] outros, ex-vi do termo lavrado em 28 de Dezembro de 1888. | das aguas | | [illegible] |
| logar denominado fazenda nas «Palmeiras». Uma data de terras. | 2.988$000 | Cedida, gratuitamente, conforme termo lavrado em 28 de Agosto de 1888 | — | Para desvios e depositos da E. F. Rio de Ouro. | 51.174 |
| na bacia hydrographica do rio Xerem | | [illegible] Janeiro de 1904, lavrada em notas do tab. Castro | | | [illegible] |
| de terras com 10 metros por 352 de extensão | 3.520$000 | Cedida, gratuitamente, por D. Francisca C. de M. Zizse, conforme termo de 20 de Novembro de 1903. | — | Passagem do encanamento de 0m,30 e ramal ferreo do Engenho de Dentro | 3.520 |
| faixa de terras | 651$000 | 651$000 Adquiridas de Ignacio Gonçalves da Silva, ex-vi do termo lavrado em 19 de Dezembro de 1903 | Passagem de uma linha adductora | — | 651 |
| faixa de terras | 1.127$000 | 1.127$000 Adquirida do Banco da Republica, conforme termo lavrado em 23 de Dezembro de 1903. | Idem. | — | 1.127 |
| faixa de terras. | 1.127$000 | 1.127$000 Adquirida de Antonio Joaquim de Souza Botafogo, conforme escriptura lavrada em 9 de Maio de 1900, no [illegible] | Idem. | — | 850 |
| [illegible] Terrenos constituindo a Fazenda | 205.740$000 | Adquiridos ao Dr. Gustavo Augusto de Almeida Gama e sua mulher, conforme escriptura de 7 de Maio de 1903, lavrada no cartorio do tab. Tupinamba | Conservação e pureza das aguas. | — | 11.809.000 |
| | 9.900$000 | Adquiridas a Francisco Gonçalves da Silva, ex-vi da escriptura de 24 de Setembro de 1904, em notas do tab. Tupinambá. | Passagem de encanamentos adductores. | — | 9.900 |
| | 8.178$000 | Adquiridas a Martinho José Corrêa da Veiga, conforme termo lavrado em 18 de Maio de 1904. | Idem. | — | 1.022 |
| | 918$000 | Adquirida de Matheus Gonçalves da Silva, ex-vi do termo de 28-12-1903 | Idem | | 918 |
| | | [illegible] ao Dr. João Piragiba, conforme escriptura de 16 de Dezembro de 1898, lavrada no cartorio do tab. Castro | Conservação e pureza das aguas | — | 5.227.200 |
| | 3.1[illegible] | Adquirida ao espolio de Matheus Gonçalves da Silva e sua mulher e a Ignacio Gonçalves da Silva e sua mulher, conforme escriptura de 21 de Outubro de 1898 em notas do tabel. Estrella. | Para passagem de ramal ferreo e de encanamento para abastecer a caixa do Engenho de Dentro, | | |

| ATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDA | APPLICAÇÃO | AREA m² | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| amara por sentença do em 1909. | Passagem das linhas adductoras Xerem e Mantiquira. | — | 44.000 | |
| neiro e sua mulher, con- embro de 1910, lavrada | Conservação e pureza das aguas. | — | 15.837.401 | |
| drigues, conforme escri- em notas do tab. Cruz. | Idem. | — | 775.481 | |
| reira da Veiga, conforme 1913, lavrada em notas | Passagem de linhas adductoras. | — | 5.071 | |
| sino Koeller, conforme de 1913, em notas do | Passagem de linhas adductoras e do ramal ferreo do Xerem | — | 56.400 | |
| beiro Bastos, conforme 913. | Idem. | — | 50.330 | |
| i da escriptura lavrada . Eugenio Muller. | Conservação e pureza das aguas. | -- | 1.876.223 | |
| ra Leite, conforme es- 1913, em notas do tab. | Idem. | — | 422.500 | |
| e Souza Telles, conforme lavrada em notas do | Idem. | — | 11.616.000 | |
| Pereira Borges e José me escriptura de 16 de artorio do tab. Belisario | Idem. | — | 12.850.431 | |
| hez, conforme escriptura vrada no cartorio do tab. | Idem. | -- | 1.597.200 | |
| os Pereira Dias por es- 4. Tab. Eugenio Muller. | Para passagem das linhas adductoras. | — | 31.543 | |
| da Conceição e outros. lho de 1914, lavrada em | Passagem de linhas adductoras e ramal ferreo de João Pinto | — | 31.543 | |
| e sua mulher, conforme de 1914, em notas do | Conservação e pureza das aguas. | — | 209.748 | |
| Leite Ribeiro, conforme 1914, em notas do tab. | Idem. | — | 2.420.000 | |
| e Lemos e outros, con- vembro de 1914, no car- | Idem. | — | 1.016.400 | |
| nto, conforme termo la- 914. | — | Passagem de encanamentos adductores e ramal ferreo do Xerem. | — | |
| ezembargador Pedro A. escriptura de 17 de No- ab. N. da Silveira. | Idem. | — | — | A area desta propriedade já está consignada no lançamento sob numero de ordem 86. |
| ronn de Azevedo Maga- to em 5 de Novembro | Passagem da 4.ª linha adductora. | — | 951 | |

| | | | PROVENIENCIA DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDA | APPLICAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | ...ida de Isac Manoel da Costa por sentença do Juiz Federal do Estado do Rio em 1909. | Passagem das linhas adductoras Xerem e Mantiquira | |
| ...ne largura ...s que constituem a Fa... do Paraiso. | | 132 170$000 | Adquiridas ao Dr. Cypriano Carneiro e sua mulher, conforme escriptura de 20 de Dezembro de 1910, lavrada em notas do tab. Evaristo | Conservação e pureza das aguas | 15 837 401 |
| da «Fazenda das Palmeiras» do Commercio e | 104 981$254 | | ...de Luiz da Costa Rodrigues, conforme escriptura de 9 de Agosto de 1913, em notas do tab. Cruz | Idem | 775 481 |
| | 20 477$033 | | ...de D. Maria Izabel Pereira da Veiga, conforme escriptura de 23 de Agosto de 1913, lavrada em notas do tab. Eugenio Muller. | Passagem de linhas adductoras | – 5 071 |
| ...no logar denominado ...s. | | 5 000$000 | Adquirida de Julio Karl Ambrosino Kueller, conforme escriptura de 31 de Dezembro de 1913 em notas do tab. Castro. | Passagem de linhas adductoras e do ramal ferreo do Xerem | 7[illegible] 481 |
| ...no logar denominado ...s. | | 5 033$000 | Adquirida a Pedro Gonçalves Ribeiro Bastos, conforme termo de 10 de Dezembro de 1913. | Idem | |
| ...to util do forneiro da «Fazenda de Petropolis», Daniel ... | 35 340$667 | 35 340$667 | Adquirido a Daniel Ingalon, ex-vi da escriptura lavrada em 17 de Junho de 1913 no tab. Eugenio Muller. | Conservação e pureza das aguas | |
| | | 18 [illegible]$525 | Adquiridas de Leopoldo Teixeira Leite, conforme escriptura de 15 de Dezembro de 1913 em notas do tab. Castro. | Idem. | – 422 [illegible] |
| | | 255 55[illegible]$000 | Adquiridas ao Dr. Luiz Gomes de Souza Telles, conforme escriptura de 10 de Novembro lavrada em notas do tab. Evaristo – 1913. | Idem. | – 11 [illegible] |
| | | | ...as a Manoel Barbosa Pereira Borges e José Francisco de Almeida, conforme escriptura de 16 de Agosto de 1913, lavrada no cartorio do tab. Bellisario Tavora. | Idem | – |
| | | | ...uridas de João Baptista Sanchez, conforme escriptura de 28 de Dezembro de 1914, lavrada no cartorio do tab. Castro. | Idem. | – |
| | | | ...criptura de 9 de Junho de 1914. Tab. Eugenio Muller | | |
| | | 1 [illegible]$000 | Adquirida de Esmeralda Rosa da Conceição e outros, conforme escriptura de 9 de Julho de 1914, lavrada em notas do tab. Muller | Passagem de linhas adductoras e ramal ferreo de João Pinto | |
| | | | Adquiridas de Bernardino Frazão e sua mulher, conforme escriptura de 31 de Dezembro de 1914, em notas do tab. Eugenio Muller. | Conservação e pureza das aguas | – |
| | | 52 [illegible]$000 | Adquiridas a Francisco Pereira Leite Ribeiro, conforme escriptura de 29 de Abril de 1914, em notas do tab. Noemio da Silveira. | Idem | – |
| | | | ...ao Dr. Alix Corrêa de Lemos e outros, conforme escriptura de 12 de Novembro de 1914, no cartorio do tab. E. Muller | Idem. | – |
| | | | ...vrado em 14 de Setembro de 1914. | ...namentos adductores e ramal ferreo do Xerem | |
| | | | ...por intermedio do Desembargador Pedro A. L. Moscoso Junior, conforme escriptura de 17 de No... | Idem | – |
| | | | ...Dias, mediante termo lavrado em 5 de Novembro de 1914. | ...adductora. | |

| ATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | AREA m² | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| Pereira Borges, conforme 1914, em notas do tab. | Conservação e pureza das aguas. | — | 822.800 | |
| Lacerda Werneck de Al- ptura de 20 de Outubro ro. | Idem. | — | 2.250.600 | |
| Lacerda Werneck de Al- Dr. Francisco Assis de e 20 de Outubro de 1915, | Idem. | — | 2.250.600 | |
| e sua mulher, conforme de 1916. | Idem. | — | 228.080 | |
| Janeiro, conforme es- 5, lavrada em notas do | Idem. | — | 24.442.484 | |
| Ferdinand Gaston d'Or- sa, Condessa d'Eu, por de 1916, lavrada no car- | Idem. | — | 6.888.955 | |
| conforme termo lavrado | Occupado pelo ramal ferreo do Engenho de Dentro e o encanamento adductor do reservatorio do morro de D. Delphina. | — | 1.275 | |
| dio Francisco Cathiard, 1. | Conservação e pureza das aguas. | — | 6.122.600 | |

| AREA | VALOR |
|---|---|
| 263.250.115m² | 6.186:003$637 |
| 1.096.364m² | 430.932$100 |
| 264.346.479m² | 6.616:935$737 |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | de Manoel Barbosa Pereira Borges, conforme escriptura de 7 de Janeiro de 1914, em notas do tab. Silveira | | Conservação e pureza das aguas | — | 922 000 |
| | | À margem do rio S. Pedro, antiga fazenda das Palmeiras. | 13.000,000 | 45.000,000 | Adquiridos a D. Marianna de Lacerda Werneck de Almeida e outros, conforme escriptura de 20 de Outubro de 1915, em notas do tab. Castro. | | Idem. | — | 2.290.000 |
| | | Terrenos à margem do rio S. Pedro, antiga fazenda das Palmeiras. | 13.000,000 | 45.000,000 | Adquiridos a D. Marianna de Lacerda Werneck de Almeida e outros, herdeiros do Dr. Francisco Assis de Almeida, e oferecidos em escriptura de 20 de Outubro de 1915, em notas do tab. Costa Pereira. | | Idem. | — | 2.290.000 |
| | | Domínio util de terras na bacia hydrographica do rio Mantiqueira e terras na bacia hydrographica do rio Xerem. | 4.500,000 | 5.000,000 | Adquirido a Antonio José Tinoco e sua mulher, conforme escriptura de 28 de Dezembro de 1916. | | Idem. | | 728.000 |
| | | | [illegible] | [illegible] | Adquiridas do Estado do Rio de Janeiro, conforme escriptura de 4 de Março de 1916, lavrada em notas do [illegible] | | Idem. | | 24.417.000 |
| | | Dom directo e util de terras situadas na bacia hydrographica do rio Mantiqueira com as áreas, respectivamente, de 4.023.000 e 2.005.130. | 150.000,000 | 170.000,000 | Adquirido a Luiz Philippe Marie Ferdinand Gaston d'Orléans (Conde d'Eu) e sua esposa, Condessa d'Eu, por escriptura de 29 de Dezembro de 1916, lavrada no cartorio do tab. N. da Costa. | | Idem. | | 6.000.000 |
| [illegible]al | Eugenio | Terrenos com frente para a rua Eugenia | 5.000,000 | 5.000,000 | Adquiridos de George E. Doyle, conforme termo lavrado em 25 de Setembro de 1917. | | Occupado pelo ramal ferreo do Eugenio de Demoraes e pelo [illegible]namento adductor do reservatorio do morro de D. Delphina | | 1.278 |
| [illegible] | Vassouras | Terras situadas na bacia hydrographica do rio Xerem, Fazenda do Paraiso. | 134.000,000 | 134.000,000 | Adquiridas dos herdeiros de Claudio Francisco Cathuzed, em virtude de sentença judicial. | | Conservação e pureza das aguas | — | 6.122.000 |
| | | | | | Terras situadas nas bacias hydrographicas | | 2m³ 250.115m | | 6.100.000,47 |
| | | | | | | | 2m³ 400.479m | | 6.010.000,47 |

# ɔras Publicas

## ɔ 1.º Districto

| ATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | AREA m² | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| dos a Bernardo Boaven- escriptura de 27 de No- declarados de utilidade de 26 de Janeiro de 1889 r sentença de 9 de Outu- do Juiz dos Feitos da ram a Antonio Joaquim 72m², que pertenceram a am declarados de utili- ).176 de 26 de Janeiro de 09, por setença de 9 de os da Fazenda. | Conservação e pureza das aguas. | — | 2.872.458 | As terras de Boaventura e as que foram de Joaquim de Abreu, estão situadas no logar denominado «Cafundá» e as que pertenceram a José Alexandre da Silva, no logar chamado «Serra da Bandeira». |
| chnello (madame Ruch), | Idem. | — | 1.248.994 | |
| de Siqueira (processo Supremo Tribunal Fe- 5 de Janeiro de 1894 na ão e Obras Publicas. | Idem. | — | 1.440.460 | |
| Nunes e Cosme Damião de Agosto de 1921, em | Idem. | — | 116.839 | |
| , conforme termo de 4 do pelo avizo n. 50, de sterio da Viação e Obras | Idem. | — | 5.087.730 | |
| o Movel, conforme es- em notas do tab. Noemio | Idem. | — | 4.534.065 | |
| tto, em 1887, conforme se anno, lavrada no car- | Idem. | — | 1.815.500 | |
| da Silva Araujo, em 30 e escriptura lavrada no | Idem. | — | 1.672.320 | |
| ra, conforme termo la- | — | — | 8.000 | Neste terreno se construiu o reservatorio e a respectiva casa do guarda. |
| , conforme termo de 22 | — | Passagem do encanamento adductor | 568 | |
| le Souza, conforme es- 1879, em notas do ta- | Conservação e pureza das aguas. | — | 11.008.000 | Do total da area destas terras, apenas estão em plena propriedade, 650.000m². O restante sob condições. |
| des Caire, e sua mulher e Agosto de 1915. | Para construcção do poço, chamado do Caire. | — | 8.169 | |
| a de Moraes, conforme ho de 1916. | - | Const. do poço, chamado do Moraes e casa do guarda. | 575 | |

# Repartição de Aguas e Obras Publicas

## Terrenos existentes na area do 1.º Districto

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |
| | Tres Rios, Ta- | Terras e mattas, constituindo a floresta dos Tres Rios e compreendendo as bacias hydrographicas dos ribeiros abaixo capitulados | | 287 245$880 | 655 928$— | de terras foram adquiridas a Bernardo Bouvert e sua mulher, conforme escriptura de 27 de Novembro de 1877, 2 188 1685 desapropriadas de utilidade publica pelo Decreto n. 10 [illegible] de 20 de Janeiro de 1904 e valorisadas em 9[illegible] por sentença de 9 de Outubro do mesmo anno de 1908 [illegible] Lopes da Fazenda. Essas terras pertenceram a Antonio Joaquim de Moura e sua mulher, 207 8[illegible] que pertenceram a [illegible] Alexandre da Silva e Luiz [illegible] de utilidade publica pelo Decreto n. 10 [illegible] de 20 de Janeiro de 1904 e valorisadas em 7 [illegible] por sentença de 9 de Abril de 1908 do Juiz dos Feitos da Fazenda | [illegible] | [illegible] | | | Os terrenos do Rio [illegible] |
| 2 | Bacia dos Tres Rios Marú- me Ruch | Terras que constituiram a fazenda denominada de Marú-me e Ruch | | 124 [illegible] | | Adquiridas de D. Virginia Tuquchurtia (madame Ruch) em 1909 | Idem | 1 248 [illegible] | |
| 3 | Bacia do rio Corvanca, Ja- carépaguá. | Terras e mattas constituindo a bacia hydrographica do rio Corvanca | [illegible] | 144 [illegible] | | Adquiridas do Dr. José Joaquim de Siqueira (princeza) de 1896, conforme acórdão do Supremo Tribunal Federal e contract lavrado em 23 de Janeiro de 1904 na Secretaria da Agricultura, Viação e Obras Publicas | Idem | 1 449 400 | |
| 4 | Bacia do rio Corvanca, Ja- carépagua. | Terras que se encontram, parte a montante da represa e parte a | | [illegible] | | Adquiridas de Manoel Mathias Nunes e Cosme Damião Vaz, conforme escriptura de 1. de Agosto de 1921, em notas do tabellião de 10 [illegible] | Idem | 110 800 | |
| 5 | Bacia do rio Grande, Ja- carépaguá. | Terras e mattas constituindo a maior parte da bacia hydrographica do Rio Grande | [illegible] | 254 [illegible] | | Adquiridas ao Barão da Taquara, conforme termo de 4 de Dezembro de 1910, autorisado pelo aviso n. 50, de 26 de Janeiro de 1910, do Ministerio de Viação e Obras Publicas | Idem | 5 [illegible] 7 [illegible] | |
| 6 | Bacias dos rios Camorim e São Gonçalo, Jacarépa- guá. | Terras e mattas constituindo a bacia hydrographica dos rios Camorim e São Gonçalo | [illegible] | 226 [illegible] | | Adquiridas ao Banco de Credito Movel, conforme escriptura de 15 de Abril de 1914, em notas do tab. Noemio da Silveira | Idem | 4 [illegible] | |
| | Bacia do rio Piraquara, Ser- | Terras e mattas da Serra do Barata, constituindo a bacia hydrographica do rio Piraquara | [illegible] | [illegible] | | Adquiridas de A. da Silva Netto, em 1887, conforme escriptura de 16 de Junho desse anno, lavrada no cartorio do tabellião Castro | Idem | 1 815 [illegible] | |
| 8 | Bacia da Cachoeira das Ta- zas (Guaratiba). | Terras e mattas constituindo a bacia hydrographica da Cachoeira das Tazas | 70 [illegible] | 83 610$000 | | Adquiridas a Eduardo Quirino da Silva Araujo, em 30 de Dezembro de 1911, conforme escriptura lavrada no tabellião Castro | Idem | 1 672 [illegible] | |
| 9 | Ricardo de Albuquerque | Terreno desmembrado da antiga fazenda de Sapopemba | | 4 [illegible] | | Cedido pelo Ministerio da Guerra, conforme termo lavrado em 22 de Maio de 1918 | | 8 [illegible] | Neste terreno está [illegible] e a respectiva [illegible] de guarda |
| 10 | Ricardo de Albuquerque | Faixa de terras com 8 metros de largura e 71 de comp. médio | — | 268 [illegible] | | Doada por Antonio José Villela conforme termo de 22 de Novembro de 1918 | Passagem e decencia [illegible] | 500 | |
| | | [illegible] a montante da represa, [illegible] constituido por faixa de cem metros de largura, cincoenta para cada lado do rio, desde a referida represa até as [illegible] a parte restante | [illegible] | 26 [illegible] | | Adquirido a D. Maria Thereza de Souza, conforme escriptura de 12 de Dezembro de 1890, em notas do tabellião Santabella Junior | Conservação e pureza das aguas | 11 [illegible] | Dos [illegible] estão em plena propriedade, [illegible] o restante [illegible] |
| 12 | Mestengo. | Terras na fazenda Monte Alegre, constituidas de uma area em forma de heptagono irregular ocupadas pelo poço e a casa do respectivo guarda e duas faixas de passagem dos encanamentos | [illegible] | 4 [illegible] | | Adquiridas ao Dr. Felippe Aristides Caire, e sua mulher conforme termo datado de 5 de Agosto de 1915. | Para [illegible] do poço [illegible] | — | [illegible] |
| [illegible] | Capoeira, | Terrenos dentro dos quaes acha-se edificado o poço de Mirace e casa do respectivo guarda | | 1 [illegible] | | Doação feita por Alfredo Pereira de Moraes conforme termo assignado em 10 de Junho de 1916 | | Construcção chamado de Mirace e casa do guarda | |

| | | IO E DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | AREA m2 |
|---|---|---|---|---|---|
| 14 | Ri | | Passagem do encanamento adductor. | — | 43.872 |
| 15 | Rietarios. | | Idem. | — | 36.376 |
| 16 | Rarios. | | Para passagem da linha adductora. | — | 12.872 |
| 17 | Rarios. | | Idem. | — | 6.500 |
| 18 | Carios. | | Idem. | — | 67.249 |
| 19 | Srios. | | Idem. | | 164.870 |
| 20 | ra. | | — | Construcção do reservatorio da Reunião. | 13.324 |

| | AREA | VALOR |
|---|---|---|
| | 29.813.105m2 | 1.266:955$150 |
| | 345.631m2 | 58:760$000 |
| | 30.158.736m2 | 1.325:715$150 |

| | | | PROVENIENCIA DO DOMINIO (DATA DA INCORPORAÇÃO) | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | CONDEMNAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | xa de terras de 4 metros de largura, a partir da captação do rio Camorim e onde se acha assente o respectivo encanamento adductor | [illegible] | [illegible] Adquirida a diversos | Passagem do encanamento adductor | | |
| Rio Grande Jacarépaguá | Faixa de terras de quatro metros de largura, a partir da captação do rio Grande. | 7 [illegible] | 7 [illegible] Adquirida a diversos proprietarios | Idem | | |
| 10 Rio Cocanha, Jacarépaguá. | Faixa de terras onde se acha assente a linha adductora | 1 [illegible] | 1 [illegible] Adquirida a varios proprietarios | Para passagem da li | | 12 [illegible] |
| | Faixa de terras de 13m,20 de largura a partir da antiga represa do rio Piraquara até á rua do Governo. | 1 [illegible] | 1 [illegible] Adquirida a varios proprietarios | Idem | | [illegible] |
| 11 Campo Grande | [illegible] gura, onde se acha assente o antigo encanamento adductor de Campo Grande | 6 [illegible] | 6 [illegible] Adquirida a varios proprietarios | | | |
| | [illegible] a de terras de 10 metros de largura, onde se acha assente o encanamento adductor de Santa Cruz | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] |
| Tanque, Jacarépaguá. | Terreno onde está construido o reservatorio da Reunião | — | [illegible] Doado pelo Barão de Taquary | | Construcção do reservatorio da Re[illegible] | 11 [illegible] |

## Resumo:

| | AREA | VALOR |
|---|---|---|
| Terras [illegible] | [illegible] | 1 [illegible] |
| Terras que constituem as faixas de passagem de encanamentos | [illegible] | |
| Total das terras | [illegible] | 1 [illegible] |

# plicas

## to

| ero em | LOCAL | ) | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | AREA m² | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Engenho de Dentr | e ri- e e- 18 no | Para construcção do reservatorio do Engenho de Dentro. | Construcção do reservatorio, castello de agua e casas do engenheiro e guarda. | 34.000 | |
| 2 | Engenho de Dentr | 7. | Para assentamento da linha adductora de $0^m,80$, que passa neste terreno. | — | 126 | |
| 3 | Penha. | pl- 1. | Para construcção do reservatorio da Penha. | Existe nelle o reservatorio da Penha e casa de morada do respectivo encarregado. | 2.500 | Este terreno foi desmembrado da propriedade conhecida por Chacara das Palmeiras, na Estrada Braz de Pinna. |

VALOR

93:852$600

# Repartição de Aguas e Obras Publicas

## Terrenos existentes na area do 2.º Districto

| LOCAL | CARACTERISTICOS | VALOR DA ACQUISIÇÃO | AVALIAÇÃO | PROVENIENCIA DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | AREA m² | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Engenho de Dentro. | Terreno situado no alto do morro de D. Delphina, tendo em planta | [illegible] | [illegible] | Adquirido do Sr. Coronel Pedro Pereira de Carvalho e Augusto de Azevedo Lemos, em duas partes, a primeira por escriptura de 30 de Agosto de 1913, em notas do tabellião Costa Britto, e a segunda constante termo de 18 de Maio de 1917 e escriptura de 1.º de Julho do mesmo anno, lavrada no cartorio do tabellião Costa | Para construcção do reservatorio do Km. | Construcção do reservatorio, casas do engenheiro e guarda | 34 000 | |
| | primeiro com 120 × 100m, o segundo com as mesmas dimensões, e o terceiro com 100 × 100; justapostos o 1.º e o 2.º pelo lado maior e o 1.º e 3.º pelo menor lado. | | | | | casas do engenheiro e guarda | | |
| 2 Engenho de Dentro. | Terreno situado á rua Eugenia, tendo em planta a forma de triangulo. Mede 15 metros de frente | 5 102$040 | 5 102$000 | Adquirido de George E. Boyle, em 25 de Setembro de 1917 | Para assentamento da linha adductora de 0m.80, que passa neste terreno | — | 12 | |
| Penha. | da barra da Misericordia, tendo em planta a forma de um quadrado. | [illegible] | [illegible] | dina Esteves do Espirito Santo, em 8 de Agosto de 1911 | reservatorio da Penha. | servatorio da Penha e casa de morada do respectivo encarregado. | | membrado da propriedade conhecida por Chacara das Palmeiras, na Estrada [illegible] |

[illegible]

# licas

| ro n. | LOCAL | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | AREA m2 | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Morro do Pedregulho | Construcção do reservatorio. | — | 94.748 | |
| 2 | Estacio de Sá. | Idem. | — | 18.295 | |
| 3 | S. Christovam. | Idem. | — | 4.037 | |
| 4 | Santos Rodrigues. | Idem. | — | 4.368 | |
| 5 | Ilha de Paquetá. | Idem. | — | 1.750 | |
| 6 | Ilha do Governador. | — | Construcção do reservatorio. | 3.600 | |

LOR

1:711$000

# Repartiçao de Aguas e Obras Publicas

## Terrenos existentes na area do 4. Districto

| CARACTERISTICAS | DA AQUISIÇÃO | AVALIAÇÃO | PROVENIENCIA DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | [illegible] | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Terrenos no logar denominado [illegible] e Ayeiras, constituindo por dois [illegible] distinctos | [illegible] | 18:470$000 | Adquiridos a D. Jeronima Maria de Oliveira Alves Augusto, [illegible] conforme escriptura lavrada em notas do tab. Castro, [illegible] em 20 de Novembro de 1855 | [illegible] aguas do rio Marucaia | | 299 [illegible] | |
| Terrenos na fazenda da Tapera | 17:000$000 | 102:497$000 | Adquiridas a D. Thereza Maria [illegible] Conceição, conforme [illegible] escriptura de 16 de Abril de 1899 em notas do tabellião Mathias Ferreira da Cunha | [illegible] observação e pureza das aguas | | 136.790 | |
| Terrenos no logar denominado Rio [illegible] | 10:000$000 | 442:409$000 | Adquiridas a Antonio Forte de Bustamante [illegible] Irmãos, Idem [illegible] notas do tab. Castro | | | 774.047 | |
| Terrenos no logar denominados Taquaras | 14:000$000 | 89:509$000 | Adquiridas a José de Mello Loureiro e outros, herdeiros Idem de Antonio de Mello Loureiro, conforme escriptura de 27 de Junho de 1899, em notas do tab. Castro | | | 989.910 | Estas terras se [illegible] geio de d pr [illegible] dades distin [illegible] com as area [illegible] pectivamen [illegible] 1.248.800 [illegible] quadrados |
| Terrenos no logar denominado Cova da Onça, no Rio do Papagaio | 3:000$000 | 90:021$000 | Adquiridas do Dr. Severino Ferreira da Motta e de Manoel José de Souza Mattos, conforme escriptura de 5 de Setembro de 1898 em notas do tab. Catanhede | | | 39.107 | |
| Terrenos no logar denominado Cova da Onça, no Taquaras | 4:000$000 | 16:658$000 | Adquiridas de Vicente Porphirio de Almeida e sua mulher, Idem Rice, conforme escriptura de 21 de Dezembro de 1898 em notas do tab. Silveira Lobo | | | 18.874 | |
| Terrenos no logar denominado Cova da Onça | 8:000$000 | 115:482$750 | Adquiridas do Dr. Lourenço de Souza Andrade e da José Idem Maximiano de Almeida, como herdeiros de Luiz Ribeiro da Cunha e outros, conforme escriptura de 14 de Novembro de 1898 em notas do tab. Catanhede Junior | | | 8.755 | |
| Terrenos no logar denominado Cova da Onça | 5:000$000 | 42:795$000 | Arrematadas pelo Major Francisco José de Freitas, Idem engenheiro da Repartição, devidamente autorisado pelo Governo, em praça realisada em 14-12-1898. | | | 37.000 | Estas terras p [illegible] cesar o Lu [illegible] Sobral e des [illegible] |
| [illegible] na Serra do Andarahy Grande | — | 100:000$000 | Adquiridos a Felizardo José Tavares, conforme escriptura de 18 de Maio de 1898 | | | 172.000 | José Lou [illegible] |
| Terrenos na Serra do Andarahy Grande | 85 alqueires de [illegible] e meio de 6 [illegible] | 304:789$700 | Adquiridos a Maria Angelica da Silveira Borges e filhos, Idem conforme escriptura de 10 de Março de 1899 em notas do tab. Castro | | | 192.571 | |
| [illegible] no logar denominado Cova da Onça | 4:000$000 | 27:415$700 | Adquiridas ao Major José Joaquim de Oliveira, conforme Idem escriptura de 15 de Junho de 1899 lavrada em notas do tab. Francisco José Pinha [illegible] 258 de 45 a. | | | 19.451 | |
| [illegible] terrenos na Serra do Andarahy Grande | 70:000$000 | 260:500$000 | Adquiridos a João Alves de Brito, conforme escriptura Idem de 11 de Agosto de 1870, lavrada no cartorio do tab. Carlos Silveira Lobo | | | [illegible] | |
| [illegible] terrenos na Serra do Andarahy Grande. | 84:870$333 | 468:748$000 | Adquiridos a Isaac Rudge e sua mulher, conforme as Idem escripturas de 14 de Agosto de 1850 e 8 de Agosto de 1871, lavradas no cartorio do tab. Castro | | | [illegible] | As terras le qu [illegible] a escrip de [illegible] foram adq [illegible] por 19:000$ [illegible] terrenos a d [illegible] p 40:870$ [illegible] |
| [illegible] no logar denominado Cova | 35:000$000 | 236:150$000 | Adquiridas de Antonio Joaquim de Almeida, por escri Idem ptura de 28 de Agosto de 1871 lavrada em notas do tab. Mathias Ferreira da Cunha. | | | 43.158 | |
| [illegible] na Serra do Andarahy Grande. | 20:000$000 | 258:720$000 | Adquiridas a João José de Souza, conforme escriptura de Idem, 7 de Fevereiro de 1872, lavrada em notas do tab. Mathias Cunha | | | [illegible] | |
| Terrenos no logar denominado Cova da Onça | 2:000$000 | 151:025$000 | Adquiridas de Roberto Bennet, conforme escriptura de Idem 28 de Fevereiro de 1872 lavrada em notas do tabellião Castro. | | | 215.750 | |
| [illegible] no logar denominado Taquaras e Cova da Onça e antigamente Cachoeira da Tijuca [illegible] no logar denominado Cova | 4:000$000 | 36:700$000 | Adquiridas de João José da Costa Rodrigues, por Idem escriptura de 20 de Abril de 1872, lavrada no cartorio do tab. Raphael Portugal Ribeiro. | | | 52.341 | |
| | 8:000$000 | 118:744$000 | Adquiridas a Francisco Fernandes da Silva, por escri [illegible] | [illegible] observação das qualidades e pureza das aguas | | 156.256 | |
| | | | tab. Castro | | | | |

# ras Publicas

## 4.º Districto

| TA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | AREA m² | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| liveira Alves Nogueira, notas do tab. Castro, | Conservação das aguas do rio Maracanã. | | 219.552 | |
| a Conceição, conforme 59, em notas do tabelião | Conservação e pureza das aguas. | | 136.790 | |
| stamante Sá & Irmãos, Novembro de 1865, em | Idem. | -- | 774.642 | |
| iro e outros, herdeiros conforme escriptura de do tab. Castro. | Idem. | | 1.399.316 | Estas terras se compõem de 3 propriedades distinctas, com as areas respectivamente de 55.501,62.975 e ..... 1.280.840 metros quadrados. |
| ira da Motta e de Ma- nforme escriptura de 5 as do tab. Catanheda | Idem. | | 120.657 | |
| de Almeida e sua mu- 1 de Dezembro de 1868, | Idem. | - | 48.874 | |
| Souza Godinho e de José uradores de Luiz Ribeiro escriptura de 14 de No- ab. Catanheda Junior. | Idem. | | 180.657 | |
| co José de Freitas, en- amente autorisado pelo m 14-12-1868. | Idem. | — | 57.060 | Estas terras pertenceram a Luiza Roza Sobral e depois a José Luiz Rada Monteiro. |
| res, conforme escriptura | Idem. | — | 152.800 | |
| Silveira Borges e filhos, Março de 1869, em notas | Idem. | — | 492.571 | |
| m de Oliveira, conforme 1869, lavrada em notas 1.º 258, fls. 45 v. | Idem. | - | 39.451 | |
| to, conforme escriptura ada no cartorio do tab. | Idem. | -- | 372.285 | |
| a mulher, conforme es- 1856 e 8 de Agosto de ab. Castro. | Idem. | — | 669.640 | As terras de que trata a escrip. de 1856 foram adquiridas por 35.000$ e as referentes á de 1871 por 49.870$333. |
| de Almeida, por escri- , lavrada em notas do a. | Idem. | — | 337.358 | |
| a, conforme escriptura de a em notas do tab. Ma- | Idem. | - | 396.600 | |
| conforme escriptura de da em notas do tabelião | Idem. | — | 215.750 | |
| a Costa Rodrigues, por 872, lavrada no cartorio eiro. | Idem. | - | 52.543 | |
| es da Silva, por escri- 4, lavrada em notas do | Conservação das mattas e garantia da pureza das aguas. | - | 156.256 | |

| | | | | PROCEDENCIA DO DOMINIO | DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | AREA m | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Terras no lugar denominado «Cova da Onça» | | | Legado e compra, conforme escritura de 10 de Novembro de 1874, lavrada em notas do tab. Evangelista de Negreiros Sayão Lobato Sobrinho. | Conservação das matas e garantia da pureza das aguas. | | 1 415 | |
| | Terras no lugar denominado «Cova da Onça» | 3 208$000 | 21 464$000 | Adquiridas a José de Mello Loureiro e sua mulher e de D. Maria Custodia da Encarnação, por escritura de 13 de Fevereiro de 1875, em notas do tab. Castro | Idem | | 70.664 | |
| | Terras situadas na subida da Serra da Tijuca | 8 000$000 | 90 195$200 | Adquiridas ao Conselheiro José Pedro Dias de Carvalho, e sua mulher e a D.D. Luiza de Figueiredo Nascarenhas, Maria Candida de Lemos Figueiredo, viuvas, e Maria José de Faria e Drummond, Emilia Velloso, solteiras, conforme escritura de 15 de Novembro de 1875, em notas do tab. Manoel Hilario Pires Ferreira | Idem | | 123.994 | |
| | Andarahy Pequeno. Terras na subida da Serra da Tijuca | 4 000$000 | 60 972$000 | Adquiridas a Manoel Cabral de Medeiros e sua mulher e a Jacintho José de Rezende e sua mulher, conforme escritura de 15 de Novembro de 1875, em notas do tab. Manoel Hilario Pires Ferreira | Idem | | 83 716 | |
| | Andarahy Grande | Terras na Serra do Andarahy Grande | 12 000$000 | 60 116$000 | Adquiridas de D. Luiza Rosa de Assumpção e Bernardo Miguel e sua mulher, conforme escritura de 13 de Setembro de 1875 em notas do tab. Francisco Manoel da Cunha Junior | Idem | | |
| | | Terras para os lados da Estrada da Gavea, denominadas do | 70 000$000 | 1 524 150$000 | Adquiridas a Carlos Alexandre Mike e sua mulher conforme escritura de 1.° de Maio de 1876, em notas do tab. Francisco Pereira Ramos. | Para captação das | | |
| | | Terras para os lados da Estrada da Gavea denominadas do «Leseene» | 9 000$000 | 35 736$000 | Adquiridas de D. Paula Celeste Eugenia Leseene, conforme escritura de 26 de Dezembro de 1876, em notas do tab. João de Cerqueira Lima. | Idem | | |
| | | Terras no lugar denominado «Gavea da Tijuca» | 8 000$000 | 48 680$000 | Adquiridas a Maurício José Brochado e outros conforme escritura de 10 de Julho de 1876, lavrada em notas do tab. Evangelista de Negreiros Sayão Lobato Sobrinho. | Idem. | | |
| | | Sitio no lugar denominado «Cova da Onça - Taquaras». | 2 013$275 | 72 268$000 | Adquirido ao Dr. Joaquim Hor Meyel, conforme escritura de 11 de Junho de 1877, lavrada em notas do tab. Pedro José de Castro. | Conservação das matas e garantia da pureza das aguas. | | |
| | | Sitio no lugar chamado «Taquaras» | | 15 612$900 | Adquirido ao Dr. Joaquim Hor Meyel Alvares, conforme escritura de 18 de Abril de 1877, em notas do tab. Castro | Idem | | |
| | | | | 71 775$000 | Adquirida ao Commendador Leonardo Cursino de Araujo, conforme termo de 27 de Agosto de 1879 e escritura de 25 de Outubro do mesmo anno, lavrada em notas do tab. Cunha, l.° 305, fls. 7 verso. | Construcção da Caixa Nova. | | |
| | | | | 322 314$400 | Adquirido ao Conde Modesto Leal, conforme escritura de 24 de Março de 1905, lavrada em notas do tab. Tupinambá | Conservação e pureza das aguas | | |
| | | situado na bacia do rio | 190 718$850 | 1 016 367$200 | Adquirido do Barão de Itacurussa, conforme escritura de 31 de Agosto de 1905, em notas do tab. Belmiro | Idem | 1 276 479 | |
| | | | | | Adquirido a Cruz Rangel, conforme escritura de 1905, lavrada em notas do tab. Tupinambá | Idem | | |
| | | | 17 045$000 | 20 300$000 | Adquirido a José Manoel de Mello e sua mulher, conforme escritura de 21 de Junho de 1917, em notas do tabellião Castro. | Deposito de materiaes do Districto | | |
| | | | 900 000$000 | 1 099 416$120 | Adquiridos ao Banco do Brazil, por escritura de 6 de Maio de 1918, em notas do tab. Adrião Accacio Pereira de Figueiredo Junior (cartorio Roquette) | Conservação e pureza das aguas | | Cachoeira 360 717m. Idem do rio S. João |
| | | | | | | | 47 520 | |

| TA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | AREA m2 | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| mgruber e outros, con- mbro de 1874, lavrada egreiros Sayão Lobato | Conservação das mattas e garantia da pureza das aguas. | — | 1.315 | |
| iro e sua mulher e de ão, por escriptura de as do tab. Castro. | Idem. | — | 30.664 | |
| edro Dias de Carvalho Figueiredo Mascare- Figueiredo, viuvas, e a Emilia Vellozo, sol 5 de Novembro de 1875, Pires Ferrão. | Idem. | — | 123.994 | |
| Iedeiros e sua mulher sua mulher, conforme de 1875, em notas do o. | Idem. | — | 83.716 | |
| Assumpção e Bernardo e escriptura de 13 de tab. Francisco Manoel | Idem. | — | 86.395 | |
| oke e sua mulher, con- de 1876, em notas do | Para captação das aguas dos rios da Gavea Pequena. | — | 2.540.250 | |
| Eugenia Lescene, con- nbro de 1876, em notas | Idem. | — | 45.920 | |
| ado e outros, conforme 76, lavrada em notas do Sayão Lobato Sobrinho, | Idem. | — | 608.500 | |
| yel, conforme escriptura em notas do tab. Pedro | Conservaçao das mattas e garantia da pureza das aguas. | — | 103.240 | |
| el Alvares, conforme es- m notas do tab. Castro. | Idem. | — | 29 447 | |
| rdo Caetano de Araujo, to de 1879 e escriptura no, lavrada em notas so. | Construcção da Caixa Nova. | — | 1.590 | |
| conforme escriptura de 24 tas do tab. Tupinambá. | Conservação e pureza das aguas. | — | 402.893 | |
| á, conforme escriptura tas do tab. Belmiro. | Idem. | — | 1.270.459 | |
| Rangel, conforme escri- vrada em notas do tab. | Idem. | — | 608.025 | |
| e sua mulher, conforme 17, em notas do tabelião | Deposito de materiaes do Districto. | — | 2.475 | |
| por escriptura de 6 de Adrião Accacio Pereira Roquette). | Conservação e pureza das aguas. | — | 1.393.837 | Ter. da Cascatinha 668.800m2; Idem da Cachoeira 360.717m2; Idem do rio S. João 364.320m2. |
| | — | — | — | |
| | — | — | — | |
| ição. | — | — | 47.520 | |

| DATA DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | AREA |
|---|---|---|---|
| Urbano José do Espirito Santo | | | |
| aos herdeiros da Viuva Paes | | — | 45 440 |
| dos ex-herdeiros de Felix Emilio Tomaz (Barão Conservação e outras [illegible] [illegible] excepções de [illegible] de Dezembro das aguas, de 1920, em notas do tab. do 16.º oficio) | | | 224 115 |

Ro[illegible]

| TA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | AREA m² | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| ito Santo. | — | — | 20.070 | |
| Paes. | — | — | 45.440 | |
| Emilio Taunay (Barão a de 31 de Dezembro º officio. | Conservação e pureza das aguas. | — | 224.135 | |

| AREA | VALOR |
|---|---|
| 13.466.387m² | 9.026:744$480 |

# Repartição de Aguas e Obras Publicas

## Terrenos existentes na area do 5.º Districto

| LOCAL | CARACTERISTICAS | VALOR DA AVALIAÇÃO | AVALIAÇÃO | PROVENIENCIA DO DOMINIO E DATA DA INCORPORAÇÃO | EM FAVOR DA QUE FOI COMPRADO | APPLICAÇÃO | AREA M. | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Morro do Pinto | Terreno a rua Monte Alverne n. 30<br>Comprehende a área de 1.[illegible] metros de frente por [illegible] de fundo | [illegible] | [illegible] | Adquirido a [illegible] de D. Rita Rodrigues [illegible] de [illegible] por escriptura de 29 de Outubro de [illegible] [illegible] Tapuyarcha<br>A aquisição deste terreno foi feita a [illegible] | Construcção do novo reservatorio geral | | 5.000 | |
| Morro de Pacobaia | Uma faixa recta de terreno com 4 metros de largura e 110 de comp. | 1.[illegible] | 2.784$000 | Adquirido de Alberto Teixeira de Aragão, conforme escrip. lavrada em 2 de Agosto de 1918, em notas do tabellião [illegible] Roquette | Para a passagem da tubulação do reservatorio de Livramento. | – | 464 | |
| Rua Paula de Frontin | Terreno com 40 metros de frente | – | 10.000$000 | Cedido, no anno de 1920, pelo Ministerio da Fazenda conforme officio da Directoria Geral de Expediente do Ministerio da Viação e Obras Publicas sob n. 463, datado de 24 de Novembro do referido anno | | Construcção de uma nova Officina para Afferição e Concertos de Hydrometros | 1.500 | |

### Resumo:

| | AREA | VALOR |
|---|---|---|
| Terrenos existentes no 5.º Districto . . | 8.928 | 114.784$000 |

# Repartição de Aguas e Obras Publicas

## Terrenos existentes na area do 5. Districto

| | CARACTERISTICOS | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Morro do Pinto | Terreno à rua Monte Alegre n. 30 | [illegible] | [illegible] | Adquirido por escriptura de D. Rita Gonçalves de [illegible] conforme escriptura de 29 de Setembro de 1904 lavrada no cartorio do tabellião A. [illegible] | Para a construcção do novo reservatorio e [illegible] respectiva gastida | | |
| Rua Pio Lourenço | Terreno entre as chafarizes das Aguas Bicas e o de Lagoinha com 71 metros de frente p. [illegible] de fundos | | 22[illegible] | Adquirido [illegible] | | | 1 [illegible] |
| [illegible] da Providencia | Uma faixa recta de terreno com 4 metros de largura e 110 de comp. | 1 [illegible] | 27[illegible] | Adquirido de Alberto Teixeira de Araujo conforme escrip. Requerette lavrada em 2 de Agosto de 1918 [illegible] | Para a passagem da [illegible] | | |
| Rua Paulo de Frontin | Terreno com 8 metros de frente | - | [illegible] | Cedido, no anno de 1920, pelo Ministerio da Fazenda, conforme officio da Directoria Geral de Expediente do Ministerio da Viação e Obras Publicas sob n. [illegible], datado de 24 de Novembro do referido anno | | Construcção de uma nova [illegible] na para Alerjo e [illegible] de Hydrogeria | |

**Resumo:**

| | AREA | VALOR |
|---|---|---|
| Terrenos existentes no 5.º Districto . . . . . | 8 [illegible] | 114 784$000 |

# Repartiçao de Aguas e Obras Publicas

## Terrenos existentes na zona do 6. Districto

| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Cosme Velho | Por essas que pertenceram a [illegible] Moutinho de Souza Alvares de Souza, cujas confrontaçoes [illegible] testada no rio [illegible] Domingos Alves de Araujo [illegible] lado direito com Sylvestre Pires Chaves, e [illegible] chegar [illegible] e dahi para cima, até encontrar o ramo do mesmo Sylvestre nas terras adquiridas por elle a Joaquim Gonçalves da Silva [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 2 | Cosme Velho | [illegible] | [illegible] | [illegible] anno de 1829 [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 3 | [illegible] | [illegible] Lagoinhas com frente para aqueducto desse [illegible] para as vertentes [illegible] | [illegible] | [illegible] Adquirida a [illegible] José Machado dos Santos e sua [illegible] conforme escriptura de 14 de Junho [illegible] 1830 [illegible] em notas do tab. Graff [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 4 | Santa Thereza | [illegible] | [illegible] | 1.152$000 réis | Adquiridas de Agostinho José Ignacio da Costa [illegible] redo e de outros herdeiros de Sylvestre Pires Chaves por escriptura de 17 de Fevereiro de 1855 em [illegible] do tab. Pedro José de Castro [illegible] de 16 de Maio de 1855, e [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | Terrenos no lugar denominado [illegible] | [illegible] | 424$000 réis | Adquiridos de Anastacio Antonio [illegible] pura de 17 de Outubro [illegible] tab. Pires Ferreira [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 6 | Santa Thereza. | Terrenos situados no Lagoinha [illegible] | 2.[illegible] | 1.[illegible] réis | Adquiridos de Joaquim da Costa [illegible] de 26 de Dezembro de 1857 [illegible] Pires Ferreira [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 7 | Santa Thereza | Terrenos no lugar denominado [illegible] | [illegible] | 1.2[illegible] réis | Adquiridos de Antonio Pereira do Valle, conforme escriptura de 26 de Dezembro de 1857 em notas do tab. Pires Ferreira [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 8 | [illegible] | Terrenos situados proximos ao [illegible] | [illegible] | 1.[illegible] réis | Adquiridos de Agostinho José Ignacio da Costa [illegible] Idem redo e sua mulher, conforme escriptura de 17 de Março de 1859, lavrada em notas do tab. Castro [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 9 | Cosme Velho | Terrenos situados proximos ao açude do Morro do Inglez [illegible] | [illegible] | [illegible] | Adquiridos do Dr. José Pedreira do Couto Ferraz [illegible] Idem conforme escriptura de 9 de Julho de 1869, lavrada em notas do tab. [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | Terrenos situados a ladeira do [illegible] Morro do Inglez [illegible] | [illegible] | [illegible] | Adquiridos de Antonio José de Lima [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 11 | Santa Thereza | Faixa de terras entre a rua do Aqueducto e o Cosme Velho medindo 5m de largura por 171m de comprimento [illegible] | [illegible] | [illegible] | Christiano do Valle e filhos em [illegible] [illegible] | Passagem | 455 |
| 12 | Santa Thereza. | Terrenos situados no largo do França [illegible] | [illegible] | [illegible] | Donna Maria de Oliveira Bravo e [illegible] Pires Machado [illegible] Arcoverde Barão de Petropolis [illegible] 272$ e a esta data sendo [illegible] as [illegible] por escriptura de [illegible] de Março de 1878, lavrada em [illegible] do tab. Costa Brito [illegible] | [illegible] | [illegible] |

# )bras Publicas

## do 5.° Districto

| DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | AREA m² | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| ta Guilhermina de Figuei- ›tura de 29 de Outubro de tabelião A. Tupinambá. | Construcção do novo reservatorio e casa do respect. guarda. | — | 5.800 | |
| feita ainda em tempos colo- | — | — | 1.136 | |
| e Aragão, conforme escrip. 918, em notas do tabelião | Para a passagem da linha add. do reservatorio do Livramento. | — | 464 | |
| › Ministerio da Fazenda, › Geral de Expediente do Publicas, sob n. 463, da- referido anno. | — | Construcção de uma nova Officina para Aferição e Concertos de Hydrometros. | 1.508 | |

| AREA | VALOR |
|---|---|
| 8.908m² | 114:784$000 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] | [illegible] Incorporada em virtude do Decreto - Regulamento de 9 de Agosto Conservação e pureza | — | 1.202.504 | Nesta área e, pois, na | [illegible] |

[illegible]

renas que pertence-
ram a Luiz Moutinho de Lima Alvares de Souza e Guilherme Young [illegible]

quadro sob os números de ordem 1 e 2

Secretário

# bras Publicas

## do 6.º Districto

| | DATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | AREA m² | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| | ...es por sentença judiciaria ...eve inicio em 9 de Maio de ...u do Decreto Regio de 9 de ...ou cotar. | Conservação e pureza das aguas. | | | |
| | ...bung, conforme escriptura de ...da em nota do tab. Joaquim | Idem. | — | 191.809 | |
| | ...do dos Santos e sua mulher, ... de Junho de 1850, lavrada | Idem. | | 230.412 | |
| | ...osé Ignacio da Costa Figuei- ... de Sylvestre Pires Chaves, ... Fevereiro de 1855, em notas ...tro, ratificada por escriptura ... notas do mesmo tabellão. | Idem. | — | 84.860 | |
| | ...tonio Diniz, conforme escri- ...de 1856, lavrada em notas do | Idem. | — | 232.120 | |
| | ... Freitas, conforme escriptura ...57, lavrada em notas do tab. | Idem. | — | 247.860 | |
| | ...oto do Valle, conforme es- ...ro de 1857, em notas do tab. | Idem. | — | 267.966 | |
| | ...osé Ignacio da Costa Figuei- ...e escriptura de 17 de Março ... do tab. Castro. | Idem. | — | 21.132 | |
| | ...Areira do Couto Ferraz, con- ...ulho de 1869, lavrada em no- | Idem. | — | 63.015 | |
| 10 | ... de Lima Castello Branco. | Idem. | | 855 | |
| 11 | ... Valle e filhos em Dezembro | — | Passagem de encanamentos. | | |
| 12 | ... de Oliveira Brazil e do Dr. ...Barão de Petropolis), áquella ... ambas as acquisições feitas ...o de 1878, lavrada em notas | Construcção do reservatorio do França. | — | 6.377 | |

# Repartição de Aguas Publicas

## Terrenos existentes no 7.º Districto

| | CARACTERISTICAS | VALOR DA ACQUISIÇÃO | AVALIAÇÃO | PROVENIENCIA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPRECIAÇÃO | AREA EM |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Terrenos situados sobre o morro e occupados, em parte, pelo [illegible] | [illegible] | [illegible] | Adquiridos por [illegible] do Visconde de Santa Isabel, Abril de 1878, em notas de tab. Sarg. 1882 [illegible] do Dr. Henrique Hermeto, escript. de 27 de Dezembro de 1[illegible] Sousa Lobato, Subranho, e, Qualhento, do Paraná, por escript. de 19 de Janeiro do tab. [illegible] | Para a construcção do reservatorio e casa do respectivo guarda | — | 6.000 |
| Rua Fam. 80. | Terrenos da Chacara do Cabiça | 112:000$000 | [illegible] | Adquiridos de [illegible] Braga e [illegible] conforme escripto de 1882, em [illegible] | Conservação e pureza das aguas de re[illegible] | — | 362 |
| | | | | [illegible] tenibro de 1[illegible] de Rita Loureiro, por escript. de 1871, tab. Mathias Cunha, de 5 Morteira, por escript. de 20 de Dezembro, de Barbara dos Santos Pereira de Fevereiro de 1872, tab. Mathias [illegible] de Azevedo Ruy, por escript. de [illegible] e Jesuino Cameron Medeiros, por dato de 1872, ambas do tab. Castro, pai e Serra, por escript. de 10 de Julho, de Isabel Luiza Guimarães de 5 de Março de 1873, tab. Cel. Gertrudes de Medeiros [illegible] tab. Castro, Castorina Angelica de Oliveira Cast. de 24 de Outubro de 1875, em nota | [illegible] tenção do reservatorio e respectivas casas de guardas | | [illegible] |

Rodrigo de Freitas era já de propriedade da União, e ela porque a presente acquisição recahiu, apenas, sobre o domínio util.

Rodrigo:

[illegible]

| A DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | AREA m2 | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| Regio de 9 de Agosto | Conservação e pureza das aguas. | — | 1.202.594 | Nesta area e, pois, na respectiva avaliação, acham-se comprehendidos os terrenos que pertenceram a Luiz Moutinho de Lima Alvares de Souza e Guilherme Young, os quaes figuram relacionados neste quadro sob os numeros de ordem 1 e 2. |

| AREA | VALOR |
|---|---|
| 2.549.000m2 | 12.968:195$000 |

ELECTRICA PARA ILLUMINAÇÃO PARTICULAR — 1886 1921

Preço medio, em papel

Electricidade

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1886 | 22 136 | | | | | | | |
| 1887 | | | | | | | | |
| 1888 | | | | | | | | |
| 1889 | | | | | | | | |
| 1890 | | | | | | | | |
| 1891 | | | | | | | | |
| 1892 | | | | | | | | |
| 1893 | | | | | | | | |
| 1894 | | | | | | | | |
| 1895 | | | | | | | | |
| 1896 | | | | | | | | |
| 1897 | | | | | | | | |
| 1898 | | | | | | | | |
| 1899 | | | | | | | | |
| 1900 | | | | | | | | |
| 1901 | | | | | | | | |
| 1902 | | | | | | | | |
| 1903 | | | | | | | | |
| 1904 | | | | | | | | |
| 1905 | | | | | | | | |
| 1906 | | | | | | | | |
| 1907 | 23 879 | 514 | | | | | | |
| 1908 | 24 531 | 1 340 | | | | | | |
| 1909 | | | | | | | | |
| 1910 | | | 16 831 382 | | | | | |
| 1911 | | | 16 650 076 | | | | | |
| 1912 | | | 15 013 406 | 1 278 4[illegible] | | | | |
| 1913 | | | | | | | | |
| 1914 | | | 10 842 240 | | | | | |
| 1915 | | | 6 080 555 | | | | | |
| 1916 | | | 7 820 664 | | | | | |
| 1917 | | | | | | | | |
| 1918 | | | 8 670 909 | | | | | |
| 1919 | | | 7 922 147 | | | | | |
| 1920 | | | 9 504 676 | | | | | |
| 1921 | | | | | | | | |

NOTA

Tomou conta do serviço de illuminação.

# pras Publicas

## 7.° Districto

| ATA DA INCORPORAÇÃO | FIM PARA QUE FOI ADQUIRIDO | APPLICAÇÃO | AREA m² | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 2130m², do Visconde de Abril de 1878, em notas 3382m² do Dr. Henri- or escript. de 27 de De- Sayão Lobato Sobrinho; do Paraná, por escript. otas do tab. Castro. | Para a construcção do reservatorio e casa do respectivo guarda. | — | 6.050 | |
| a Braga e sua mulher, Maio de 1902, em notas | Conservação e pureza das aguas da re- preza do rio Cabeça. | — | 362 | |
| il) pelo modo seguinte: or escript. de 30 de Se- nha; de Rita Loureiro, de 1871, tab. Mathias Moreira, por escript. de, astro; de Barbara dos 9 de Fevereiro de 1872. a de Azevedo Ruy, por e Jesuino Cameron Me- tio de 1872, ambas do aio Serra, por escript. Fialho; de Umbelina a de 5 de Março de ertrudes de Medeiros le 2 de Julho de 1874, astorina Angelica de le 24 de Outubro de | Conservação e pureza das aguas e cons- trucção do reserva- torio e respectivas casas de guardas. | — | 9.706.250 | O dominio directo da Fazenda da Lagôa Rodrigo de Freitas era já de propriedade da União, e eis porque a presente acquisição recahiu, apenas, sobre o dominio util. |

| AREA | VALOR |
|---|---|
| 1.712.662m² | 10.877:450$000 |

# Repartição de Aguas e Obras Publicas

## *1.ª Divisão*

**Quadro demonstrativo das extensões das galerias de aguas pluviaes, collectores, numeros de caixas de areia, póços de inspecção e caixas de ralos, existentes até 31 de Dezembro de 1921**

| Numero | DESIGNAÇÃO | DIAMETRO | EXTENSÃO | QUANTIDADE | AVALIAÇÃO POR UNIDADE | IMPORTANCIA | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Collectores. | 0m,22 | 567m,00 | — | 36$000 | 19:412$000 | |
| 2 | » | 0m,30 | 16.979m,00 | — | 38$000 | 645:202$000 | |
| 3 | Galerias. | 0m,46 | 6.130m,00 | — | 45$000 | 275:850$000 | |
| 4 | » | 0m,60 | 13.677m,00 | — | 131$000 | 1.791:687$000 | |
| 5 | » | 0m,80 | 7.194m,00 | — | 158$000 | 1.136:652$000 | |
| 6 | » | 1m,00 | 10.542m,00 | — | 242$000 | 2.551:164$000 | |
| 7 | » | 1m,20 | 9.670m,00 | — | 297$200 | 2.873:924$000 | |
| 8 | » | 1m,60 | 725m,00 | — | 395$900 | 287:027$500 | |
| 9 | » | — | 283m,00 | — | 400$000 | 113:200$000 | Secção ovoide, de 1m,40 × 1m,80. |
| 10 | » | — | 35m,00 | — | 242$200 | 8:477$000 | Secção rectangula de 1m,50 × 1m,10. |
| 11 | » | — | 74m,00 | — | 335$630 | 24:836$600 | Fórma especial de 1m,45 × 1m,10. |
| 12 | » | — | 598m,00 | — | 340$500 | 203:320$000 | Fórma especial de 1m,20 × 1m,70. |
| 13 | Caixas de areia. | — | — | 312 | 940$640 | 293:479$680 | |
| 14 | Póços de inapecção. | — | — | 403 | 420$200 | 186:290$780 | |
| 15 | Caixas de ralos. | — | — | 4.566 | 150$000 | 684:900$000 | |
| | Total..... | — | 66.474m,00 | — | — | 11.095:422$560 | |

# Bens industriaes

## *1.ª Divisão*

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICOS | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Diversos. | 670 hydrometros do autor «Frager», desde 10 m/m até 80 m/m. | 55:496$000 | Installados e em deposito nas Officinas. |
| 2 | Idem. | 36 hydrometros do autor «Tavenet», desde 8 m/m até 40 m/m. | 3:000$000 | Idem, idem. |
| 3 | Idem. | 301 hydrometros Kent Standard, desde 10 m/m até 60 m/m. | 25:843$000 | Idem, idem. |
| 4 | Idem. | 26 hydrometros Kent Absoluto, desde 3/8" até 1". | 2:610$000 | Todos nas Officinas. |
| 5 | Idem. | 6 hydrometros Kent Uniforme, desde 1" até 4". | 2:560$000 | Installados e em deposito. |
| 6 | Idem. | 50 hydrometros Keystone de 1/2". | 3:250$000 | Todos em deposito. |

## Resumo:

Valor dos bens industriaes a cargo desta Divisão .. ..... 92:759$000

# Bens industriaes

## 2.ª Divisão

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICOS | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 1 | São Pedro (1.ª linha) | Repreza nova de São Pedro. | 1:559$449 | Construida para levar as aguas á Caixa Nova da Tijuca. |
| 2 | Idem. | Repreza antiga de São Pedro. | 14:558$876 | |
| 3 | Idem. | Encanamento de 0m,50 de diametro entre a repreza e a caixa de decantação. | 2:052$000 | |
| 4 | Idem. | Caixa nova de decantação. | 6:339$762 | Superior. |
| 5 | Idem. | Caixa antiga de tomada. | 1:003$507 | Inferior. |
| 6 | Idem. | Aqueducto coberto e canal em degraus. | 3:200$000 | |
| 7 | Idem. | Canal antigo. | 4:620$000 | Inferior. |
| 8 | Idem. | Canal novo. | 3:900$000 | Superior. |
| 9 | Idem. | Caixa de tomada. | 2:800$000 | Inferior. |
| 10 | Idem. | Seis abrigos de registros. | 1:800$000 | Chalet. |
| 11 | Idem. | Um abrigo, de 5m,10 × 3m,67 × 3m,65. | 1:900$000 | |
| 12 | Idem. | Seis caixas de registros. | 500$000 | Cobertos com chapas de ferro. |
| 13 | Idem. | Cinco abrigos de registros de parada. | 800$000 | Chalet. |
| 14 | Idem. | Quatorze abrigos de registros. | 10:837$250 | Communs com as 1.ª, 2.ª e 3.ª linhas. |
| 15 | Idem. | 2 prezographos. | 1:063$000 | |
| 16 | Rio d'Ouro (2.ª linha) | Reprezas da Lumeira, Honorio, Soldado, Nery, Santo Antonio, Rio d'Ouro, Sabino e Bôa Vista. | 77:528$729 | Construidas de alvenaria de pedra com argamassa de cimento. |
| 17 | Idem. | Caixa de reunião das aguas da Lumeira, do Honorio e do Soldado. | 1:975$503 | Idem. |
| 18 | Idem. | Caixa de reunião das aguas das cachoeiras acima com as de Santo Antonio. | 12:240$000 | Idem. |
| 19 | Idem. | Caixa de reunião das aguas de Santo Antonio com as do rio d'Ouro. | 34:120$000 | Idem. |

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICOS | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 20 | Rio d'Ouro (2.ª linha) | Caixa de reunião das aguas da Cachoeira do Sabino com as da Bôa Vista. | 27:311$000 | Construidas de alvenaria de pedra com argamassa de cimento. |
| 21 | Idem. | Caixa de decantação do Sabino. | 6:761$527 | Idem. |
| 22 | Idem. | Caixa de decantação da Bôa Vista. | 18:296$606 | Idem. |
| 23 | Idem. | Caixa Circular do Rio d'Ouro. | 9:860$000 | Idem. |
| 24 | Idem. | Canal do Nery. | 2:740$000 | Construida de alvenaria de pedra com argamassa de cimento. |
| 25 | Idem. | Aqueducto do Santo Antonio. | 171:000$000 | Idem. |
| 26 | Idem. | Idem do rio d'Ouro. | 17:500$000 | Idem. |
| 27 | Idem. | 3 pontes canaes, sobre os rios do Ouro e Santo Antonio. | 128:220$000 | Idem. |
| 28 | Idem. | Tunel communicando os valles do Rio d'Ouro e Santo Antonio, com a extensão de 370 m. | 740:000$000 | |
| 29 | Idem. | Encanamento de 0m,20, ligando as cachoeiras da Limeira, Honorio, Soldado e Nery. | 29:988$000 | |
| 30 | Idem. | Encanamento de 0m,40 de diametro interno. | 2:272$000 | |
| 31 | Idem. | 2 piezographos. | 1:663$200 | |
| 32 | Idem. | 2 Manometros. | 56$000 | |
| 33 | Barrelão (3.ª linha) | Reprezas Brava, Macuco, Serra Velha, Bôa Esperança, Gyro Comprido, Bacurubú, Ponte e Colomy. | 45:990$130 | Construidas de alvenaria de pedra, com argamassa de cimento. |
| 34 | Idem. | Caixa de decantação de Honorio Bicalho. | 67:375$000 | Idem. |
| 35 | Serra Velha (3.ª linha) | Caixa de decantação de Colomy. | 8:694$000 | Construida de alvenaria. |
| 36 | Idem. | Caixa de decantação de José Bulhões. | 60:150$000 | Idem. |
| 37 | Idem. | Caixa de areia de Bacurubú. | 6:800$000 | Idem. |
| 38 | Idem. | Caixa de areia da Pixirica. | 1:600$000 | Idem. |
| 39 | Idem. | Caixa de areia da Cachoeirinha. | 1:720$000 | Idem. |
| 40 | Idem. | Caixas de areia de Colomy. | 1:889$200 | Idem. |
| 41 | Idem. | Caixa de areia de Bôa Esperança. | 136$000 | Idem. |
| 42 | Idem. | Aqueducto do Colomy. | 20:270$000 | Idem. |

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICOS | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 43 | Serra Velha (3.ª linha) | 4 pontes — Aqueducto. | 83:900$000 | Construida de alvenaria. |
| 44 | Idem. | Aqueducto da Bôa Esperança. | 25:718$000 | Idem. |
| 45 | Idem. | Duas pontes — Aqueducto. | 86:100$000 | |
| 46 | Idem. | Encanamentos de diversos diametros ligando as reprezas á caixa do Barrelão. | 338:812$120 | |
| 47 | Idem. | Reservatorio do Barrelão. | 8:680$000 | |
| 48 | Idem. | Chalets abrigos dos apparelhos de manobras. | 44:100$000 | |
| 49 | Idem. | Caixas de registros de parada. | 4:300$000 | |
| 50 | Idem. | Abrigos de registros de descarga. | 19:300$000 | |
| 51 | Idem. | 2 piezographos com os respectivos manometros. | 1:663$200 | |
| 52 | Xerem (4.ª linha). | Reprezas João Pinto, Paraizo, Cová, Perpetua e Alpha. | 398:778$728 | Construidas de cantaria. |
| 53 | Idem. | Pontes e canaes. | 80:650$000 | Construidos de cimento armado. |
| 54 | Idem. | 3 caixas circulares e uma caixinha de ligação. | 22:400$000 | Idem. |
| 55 | Idem. | Encanamento de 0.m80 entre a Repreza e a caixinha de ligação. | 13:091$760 | |
| 56 | Idem. | 6 caixas de syphon. | 1:850$000 | Construidas de alvenaria de pedra rejuntada. |
| 57 | Idem. | Canal de João Pinto. | 83:000$000 | |
| 58 | Idem. | Encanamento de 0.m45 entre as reprezas de Cová e Paraizo. | 5.805$600 | |
| 59 | Idem. | 13 abrigos de registros de parada. | 103:224$000 | Construidos de alvenaria de tijolo, em fórma de chalet, e communs ás 4.ª e 5.ª linhas. |
| 60 | Idem. | 2 piezographos. | 1:663$200 | |
| 61 | Mantiquira (5.ª linha) | Reprezas da Fazenda do Meio, do Ribeiro e do Aniceto. | 109:210$000 | Construidas de alvenaria de pedra. |
| 62 | Idem. | Caixa de quebra de carga. | 6:380$000 | Idem. |
| 63 | Idem. | Caixa circular. | 2:320$000 | Idem. |

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICOS | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 64 | Mantiquira (5.ª linha) | 3 pontes de madeira sobre as cachoeiras do Meio, do Ribeiro e da Fazenda. | 9:750$900 | |
| 65 | Idem. | 3 pontes de cimento armado sobre a cachoeira do Ribeiro e os rios Xerém e Iguassú. | 51:500$000 | |
| 66 | Idem. | 5 caixas para abrigo de registros de parada. | 19:814$000 | Construidas de alvenaria de pedra. |
| 67 | Idem. | 2 piezographos. | 1:663$200 | |
| 68 | S. Pedro e Rio d'Ouro | 4 pontes communs ás 1.ª, 2.ª linhas. | 27:850$000 | |
| 69 | S. Pedro, Rio d'Ouro e Barrelão. | 4 pontes communs ás 1.ª, 2.ª e 3.ª linhas. | 34:100$000 | |

## Resumo:

Valor dos bens industriaes a cargo desta Divisão ..... 3.140:041$737

# Bens industriaes

*Secção de Contabilidade*

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICOS | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Penha. | 10 bombas diversas para caixas de agua e accumuladores de prensas inglezas e allemãs. | 1:900$000 | |
| 2 | Penha. | 3 balanças fixas. | 1:200$000 | |
| 3 | Penha. | 1 caldeira para machina de cortar tubos de 0m,90. | 800$000 | |
| 4 | Penha. | 1 carretão, 1 guindaste e um folle. | 6:680$000 | |
| 5 | Penha. | 3 locomoveis para mover as prensas inglezas e allemãs. | 12:000$000 | |
| 6 | Penha. | 3 machinas de experiencias e duas de cortar tubos. | 18:900$000 | |
| 7 | Penha. | 4 prensas para experiencias de tubos. | 12:000$000 | |
| 8 | Penha. | Machinas de furar, de preparar gachetas, 2 rebolos e um pequeno torno. | 880$000 | |
| 9 | Penha. | Um carretão para collocar tubos nas prensas. | 1:650$000 | |
| 10 | Penha. | 3 trolys e 1 velocipede de linha. | 800$000 | |
| 11 | Penha. | 2 accumuladores para prensas inglezas e allemãs. | 1:000$000 | |

## Resumo:

Valor dos bens industriaes a cargo desta Secção..... .... 57:810$000

# Bens industriaes

## *Secção Technica*

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICOS | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Rua do Riachuelo 287 (séde da Repartição) | 10 apparelhos registradores á transmissão electrica, com movimento de relojoaria, destinados a receber os signaes dos medidores «Venturi.» | 60:730$000 | Installados em mostruario de carvalho. |
| 2 | 4.º Districto. | 7 apparelhos «Venturi», installados na Tijuca, Andarahy e Trapicheiro. | 25:237$940 | |
| 3 | 5.º Districto. | 2 apparelhos «Venturi», installados no reservatorio de S. Bento. | 30:000$000 | |
| 4 | 2.ª Divisão. | 5 apparelhos «Venturi» installados em Rio d'Ouro, José Bulhões e Belford Roxo. | 42:656$250 | |

## Resumo:

Valor dos bens industriaes a cargo desta Secção . . . . 158:624$190

# Bens industriaes

## *1.º Districto*

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICOS | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Jacarépaguá. | Reservatorio, denominado da «Reunião», com a capacidade de 668m3,790. | 66:879$000 | Alimentam este reservatorio as linhas adductoras: do rio Camorim, de 0m,40 de diametro interno, do rio Grande, de 0m,30, do Tres Rios de 0m,25, do rio Cigano de 0,25 e do Covanca, 0m,17. |
| 2 | Santa Cruz. | Reservatorio, denominado do «Mirante», com a capacidade de 560m3,000. | 56:000$000 | Alimentado pela linha mixta de 0,25 e 0,20 de diametro interno, adductora das aguas do rio da Prata. |
| 3 | Campo Grande. | Reservatorio de Campo Grande com a capacidade de 215m3,352. | 25:000$000 | Alimentado pela linha de 0m,15, proveniente do Poço do Moraes (aguas do rio da Prata). |
| 4 | Guaratiba. | Reservatorio da «Pedra», com a capacidade de 112m3,000. | 12:000$000 | Alimentado pela linha de 0m,20, que provem da Cachoeira das Tachas», fazenda do Engenho Novo. |
| 5 | Campo Grande. | Poço chamado do «Moraes», com a capacidade de 57m3,500. | 9:000$000 | Alimentado pela linha de 0m,15, que se deriva da de 0m,40 do rio da Prata. |
| 6 | Ricardo de Albuquerque. | Poço com a capacidade de 50m3,180. | 9:000$000 | Alimentado pela linha de 0m,045 (ferro galvanisado), derivada da de 0,10 de Anchieta. |
| 7 | Realengo. | Poço do Caire, com a capacidade de 51m3,000. | 9:000$000 | Alimentado pela linha de 0,40 do rio da Prata. |
| 8 | Jacarépaguá. | Repreza do Cigano. | 61:988$115 | Comprehendendo canaes, caixas de decantação e pilares relativos á captação e adducção do rio «Cigano». |
| 9 | Idem. | Repreza dos Tres Rios. | 74:128$356 | Comprehendendo canaes, caixas de decantação, etc. relativos á captação e adducção do «Tres Rios». |
| 10 | Idem. | Repreza do «Camorim». | 71:162$875 | Comprehendendo canaes, caixas de decantação, etc. relativos á captação e adducção do rio «Camorim». |
| 11 | Idem. | Repreza do rio Grande. | 52:925$470 | Comprehendendo canaes, caixas de decantação, etc, relativos á captação e adducção do rio Grande. |
| 12 | Jacarépaguá. | Repreza do «Covanca». | 6:100$000 | Comprehendendo canaes, caixas de decantação, etc., relativos á captação e adducção do rio «Covanca». |

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICOS | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 13 | Realengo. | Repreza do rio «Piraquara». | 15:677$325 | Comprehendendo canaes, caixas de decantação, etc., relativos á captação e adducção do rio «Piraquara». |
| 14 | Guaratiba. | Repreza da «Cachoeira das Tachas». | 8:409$650 | Comprehendendo canal, caixas de decantação, etc., relativos á captação e adducção da «Cachoeira das Tachas». |
| 15 | Campo Grande. | Repreza do rio da «Prata». | 14:494$100 | Comprehendendo canaes, caixas de decantação, etc., relativos á captação e adducção do rio da «Prata». |
| 16 | Cascadura, Jacarépaguá, Realengo, Campo Grande, Santa Cruz e Guaratiba. | Rede Telephonica, com 110k.162m,00 de extensão e desenvolvimento de 231k,340m,00, inclusive fios accessorios, 218 trilhos servindo de poste, 1460 cruzetas e 2701 isoladores diversos. | 55:954$332 | |

## Resumo:

Valor dos bens industriaes a cargo deste Districto ..... 547:719$223

# Bens industriaes

*2.º Districto*

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICOS | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Engenho de Dentro. | Reservatorio rectangular de concreto armado, com a capacidade de 20.000$^{m3}$,000, em dois compartimentos iguaes e contiguos. | 1.000:000$000 | Alimentado por uma derivação de ferro fundido, tirada das 1.ª e 5.ª linhas adductoras. Tem estação meteorologica de 3.ª classe. |
| 2 | Engenho de Dentro. | Castello d'agua, com a capacidade de 68$^{m3}$,722, constituido por uma caixa cylindrica de ferro forjado, com fundo conico, assente sobre 6 pilares de concreto armado de 14$^{m}$,00 de altura, dividido em 5 pavimentos, sendo que no terreo estão installados dois grupos motor-bomba e apparelhos de manobra. | 60:000$000 | Destinado a commandar a distribuição de agua aos pontos altos do Districto e alimentado por uma derivação da linha de 0,80, que serve ao reservtorio. |
| 3 | Penha. | Reservatorio de forma tronconica, com a capacidade de 2.027$^{m3}$,000, dividido em dois compartimentos, tendo ao centro um poço cylindrico, onde se acham os apparelhos de manobra. | 202:700$000 | Destinado a commandar o abastecimento d'agua aos suburbios da Leopoldina Railway entre Bomsuccesso e Vigario Geral e alimentado por uma linha de 0,60 derivada, em Vicente Carvalho, da 5.ª adductora. Tem estação meteorologica de 3.ª classe. |

## Resumo:

Valor dos bens industriaes a cargo deste Districto .... 1.862:700$000

# Bens industriaes

## 3.º Districto

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICO | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 1 | S. Christovão. | Reservatorio do Pedregulho (ex-D. Pedro II), constituido por duas caixas de forma rectangular: a superior com 32.292$^{m3}$800. de capacidadê e 50$^{m}$ de altitude de fundo; a inferior com 39.983$^{m3}$,200 e 45$^{m}$ de altitude de fundo. | 5.862.080$000 | Alimentado pelas 2.ª, 3.ª, 4.ª e 5.ª grandes linhas adductoras e destinado a' commandar o abastecimento de toda a parte baixa da cidade. |
| 2 | Quinta da Boa-Vista. | Reservatorio de S. Christovão, com a capacidade de 630$^{m3}$,000 de forma rectangular. | 63:000$000 | Alimentado por uma linha de 0$^{m}$,20 de diametro, derivada da 2.ª linha adductora antes de entrar no Pedregulho, destinado a abastecer d'agua a parte alta circumvisinha. |
| 3 | Estacio de Sá. | Reservatorio do Estacio de Sá, com a capacidade de 960$^{m3}$,000. | 96:000$000 | Alimentado por uma linha de 0$^{m}$,20 de diametro, derivada da de 0$^{m}$,30 da rua Pereira Franco, que, por sua vez, deriva-se da de 0$^{m}$,50 do Cattete, proveniente da 3.ª, tirada antes de entrar no Pedregulho. Abastece exclusivamente ás Casas de Detenção e Correcção. |
| 4 | Morro de Santos Rodrigues. | Reservatorio denominado de «Santos Rodrigues», com a capacidade de 2.000$^{m3}$,000, de forma rectangular e dividido em 2 compartimentos. | 160:000$000 | Alimentado por uma linha de 0$^{m}$,30 de diametro interno, derivada da 1.ª adductora, ou por intermedio da bomba de Maracanã, em caso de accidente. |
| 5 | Ilha de Paquetá. | Reservatorio situado no morro da Bôa Vista, com a capacidade de 280$^{m3}$,000. | 28:000$000 | Alimentado com aguas provenientes do rio São José da Cachoeira, em Magé, por intermedio de uma linha de 10$^{m}$,12 de ferro fundido no continente e 3 submarinas de 0$^{m}$,06 de diametro interno. |
| 6 | Ilha do Governador. | Reservatorio situado no morro do Guarabú, com a capacidade de 450$^{m}$,000. | 45:000$000 | Alimentado por uma linha de 0$^{m}$,20 de diametro interno, provenientedo reservatorio da Penha e 3 snbmarinas de 0$^{m}$,06. |

## Resumo:

Valor dos beus industriaes a cargo deste Districto. . . 6.254:080$000

# Bens industriaes

*4.º Districto*

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICOS | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Alto da Bôa Vista. | Caixa denominada do «Taylor». | 5:000$000 | Construida de alvenaria de 2.ª classe. |
| 2 | Alto da Bôa Vista. | Duas Caixas, com a capacidade total de 29m,690. | 29:690$000 | Alimentadas por intermedio do rio «Cachoeira Grande». |
| 3 | Tijuca. | Caixa Velha, com a capacidade de 1.723m3,190. | 172.000$000 | Alimentada por intermedio dos açudes Grande e Pequeno, que reprezam aguas do rio Maracanã e seus afluentes. |
| 4 | Tijuca. | Caixa Nova, com a capacidade de 17.000m3,000 e respectivas obras accessorias. | 1.360:000$000 | Alimentada por intermedio da 1.ª linha adductora. |
| 5 | Tijuca. | Dois açudes, denominados «Miquelina e Joaquim d'Almeida». | 4:000$000 | Alimentados por intermedio de afluentes do rio «Cachoeira Grande». |
| 6 | Gavea Pequena. | Um pequeno reservatorio e oito reprezas, com a capacidade total de 441m3,385. | 44:138$500 | Alimentados pelo rio «Gavea Pequena». |
| 7 | Andarahy. | Caixa de distribuição e reprezas do braço direito e braço esquerdo, e respectivas obras complementares, com a capacidade de 64m3,000. | 15:000$000 | Alimentadas por intermedio dos rios «Andarahy» e «Joanna». |
| 8 | Trapicheiro. | Duas reprezas, construidas de alvenaria de 2.ª classe, com a capacidade total de 83m3,993. | 8:400$000 | Alimentadas por intermedio de aguas do rio «Trapicheiro». |
| 9 | Largo de Maracanã. | Usina Elevatoria: transformadores, bombas de elevação e accessorios. | 60.000$000 | O edificio está descripto e avaliado no quadro de predios existentes na area do 4.º Districto. |

## Resumo:

Valor dos bens industriaes a cargo deste Districto .... 1.698:228$500

# Bens industriaes

## *5.º Districto*

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICOS | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Morro da Conceição. | Cisterna com a capacidade de 229m3,105. | 23:000$000 | Construida nos tempos coloniaes, alimentado pelo poço da Providencia. |
| 2 | Morro do Livramento. | Reservatorio com a capacidade de 680m3,000. | 68:000$000 | Destinado ao abastecimento do mesmo morro, alimenmentado pelo preço da Providencia. |
| 3 | Morro da Providencia. | Poço, denominado da «Providencia», com a capacidade de 20m3,000. | 16:000$000 | Destinado ao abastecimento do mesmo morro, alimentado pela linha de 0m,40 proveniente da Caixa-mar da Tijuca. |
| 4 | Morro do Piuto. | Reservatorio com a capacidade de 173m3,500. | 22:000$000 | Destinado ao abastecimento do mesmo morro. |
| 5 | Morro de São Bento. | Reservatorio com a capacidade total de 5.678m3,559, dividido em dois compartimentos. | 600:000$000 | Primitivamente foi reservatorio compensador. Actualmente commanda o abastecimento de toda a zona do Cáes do Porto. |
| 6 | Largo da Carioca. | Chafariz do «Carioca», com 35 bicas. | 80:000$000 | Construido em 1750. |
| 7 | Rua Frei Caneca. | Chafariz das «Cinco Bicas». | 12:000$000 | Construido em tempos coloniaes. |
| 8 | Rua Frei Caneca. | Chafariz do «Lagarto». | 3:000$000 | Construido em tempos coloniaes. |
| 9 | Praça 15 de Novembro | Chafariz, construido para supprir de agua as embarcações. | 6.000$000 | Não funcciona ha muitos annos. |
| 10 | Praça 15 de Novembro | Fonte Monumental. | 80:000$000 | Construida de ferro fundido e assente sobre bases de cantaria lavrada. |
| 11 | Rua do Riachuelo. | Chafariz, com 2 bicas e 1 bebedouro. | 3:000$000 | Não funcciona. |
| 12 | Praça 11 de Junho. | Chafariz de fórma circular. | 3:000$000 | Construido de cantaria lavrada, com balaustrada de ferro fundido. |
| 13 | Largo do Deposito. | Chafariz. | 2:000$000 | Construido de ferro fundido e assente sobre bases de cantaria. |

## Resumo:

Valor dos bens industriaes a cargo deste Districto..... 918:000$000

# Bens industriaes

*6.º Districto*

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICOS | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Santa Thereza. | Reservatorio do «França», com a capacidade de 11.600$^{m3}$,000. | 928:000$000 | Alimentado pela linha de 0$^{m}$,40 da Tijuca. |
| 2 | Santa Thereza. | «Caixas do Carioca», comprehendendo 4 caixas, das quaes uma de decantação: Capacidade total: 675$^{m3}$,000. | 260:000$000 | No preço de avaliação estão incluidos os gradis, escadarias, etc. |
| 3 | Santa Thereza. | «Caixa do Meio», com a capacidade de 400$^{m3}$,000. | 40:000$000 | Alimentada pela repreza das Paineiras, e destinado a abastecer as 3 Caixas do Carioca e os pontos elevados do morro de Santa Thereza. |
| 4 | Ladeira do Ascurra. | Açude do Morto do Inglez, com a capacidade de 4000$^{m3}$,000, inclusive 2 caixas de distribuição, para 120$^{m3}$,000 cada uma e 2 outras de recepção. | 60:000$000 | Supprido pelas aguas do Morro do Inglez e parte das do Sylvestre. |
| 5 | Lagoinha. | Repreza da «Lagoinha» com a capacidade de 9$^{m3}$,000. | 15:000$000 | Construida de alvenaria de pedra. Ponto de reunião das aguas da Serra da Lagoinha, as quaes são transportadas, por aqueducto coberto, á caixa de medição. |
| 6 | Sylvestre. | Repreza do «Sylvestre». | 5:000$000 | Situada no final da rua do Aqueducto e ponto de reunião das aguas das pequenas nascentes «Sylvestre» e «Telha». |
| 7 | Paineiras. | Repreza das «Paineiras». | 180:000$000 | Situada na floresta de Paineiras e alimentada pelas aguas do aqueducto do mesmo nome. |
| 8 | Paineiras. | Aqueducto de «Paineiras». | 768:856$000 | Construido de alvenaria de pedra, sobre arcos de tijolos, e destinado a transportar as aguas das nascentes: Repuxo, Caixa Funda, Minhoca, Apparecida, Cupido, Caixa da Pedra, Andaime Pequeno, Caninana, Gróta Funda, Limpo de Abreu, Caixa do Salto, Caixa do Ralo, Caixa do Andaime Grande e Caixa Sinhá. |

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICOS | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 9 | Paineiras. | Ponte do «Andaime Pequeno». | 6:307$000 | Construida de vigas de ferro em duplo T, com estrado de pranchões de peroba, repouzando sobre consolos de vergalhões de ferro chumbados na rocha. |
| 10 | Paineiras. | Ponte do «Andaime Grande». | 38:636$000 | Idem, idem. |
| 11 | Rua Cosme Velho. | Caixa deuominada «Bica da Rainha». | 45:000$000 | |

## Resumo:

Valor dos bens industriaes a cargo deste Districto..... 2.346:809$000

# Bens industriaes

*7.º Districto*

| Numero de ordem | LOCAL | CARACTERISTICOS | AVALIAÇÃO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Morro da Viuva. | Reservatorio, dividido em dois compartimentos, com a capacidade total de 58.56$^{m3}$,440. | 600:000$000 | Alimentado por uma linha de 0$^{m}$,60 proveniente do Pedregulho e commanda o abastecimento de Botafogo. |
| 2 | Estrada D. Castorina (Gavea). | Reservatorio do «Macaco», dividido em 2 compartimentos, com a capacidade total de 46.667$^{m3}$,017, e respectiva Repreza do «Macaco» e mais 3 pequenas reprezas de nascentes existentes no mesmo terreno. | 1.200:000$000 | Destinado a receber as aguas do rio «Macaco» e seus affluentes e a commandar a distribuição da parte baixa da Gavea e bairro de Ipanema. |
| 3 | Jardim Botanico (Gavea). | Repreza do rio «Cabeça», com a capacidade de 177$^{m3}$,620. | 18:000$000 | Fornece agua aos pontos altos da Gavea. |

## Resumo:

Valor dos bens industriaes a cargo deste Districto.... 1.818:000$000

# Bens moveis

| DEPARTAMENTO | ESPECIE | VALOR |
|---|---|---|
| Primeira Divisão, inclusive aguas pluviaes. | Apparelhos de engenharia, auto-caminhões, caixas de sargeta, ventiladores, tubos de cimento, manilhas, mobiliario, etc. | 130:328$800 |
| Segunda Divisão. | Apparelhos de engenharia, mobiliario e utensilios diversos, etc. etc, inclusive os bens ao serviço das administrações de florestas. | 61:993$684 |
| Secção de Contabilidade, inclusive Almoxarifado Geral, Vehiculos, etc. | Automoveis, auto-caminhões, mobiliario e utensilios diversos. | 364:981$500 |
| Secção Technica. | Apparelhos de engenharia e desenho, mobiliario, etc. | 16:883$000 |
| Secção de Expediente. | Moveis e utensilios diversos. | 40:587$000 |
| 1.º Districto. | Apparelhos de engenharia, mobiliario e utensilios diversos. | 19:897$000 |
| 2.º Districto. | Idem, idem. | 6:388$890 |
| 3.º Districto. | Idem, idem. | 4:665$000 |
| 4.º Districto. | Idem, idem. | 27:198$236 |
| 5.º Districto. | Idem, idem. | 4:759$000 |
| 6.º Districto. | Idem, idem. | 8:137$000 |
| 7.º Districto. | Idem, idem. | 3:786$000 |
| | Total.... ..... | 689:605$110 |

# Bens semoventes

| DEPARTAMENTO | Quantidade | ESPECIE | VALOR |
|---|---|---|---|
| 2.ª Divisão. | 12 | Cavallar. | 1:548$000 |
| Idem. | 28 | Muar. | 5:245$000 |
| 1.º Districto. | 14 | Muar. | 2:750$000 |
| Idem. | 5 | Cavallar. | 1:500$000 |
| 3.º Districto. | 5 | Muar. | 2:350$000 |
| 4.º Districto. | 10 | Muar. | 4:190$000 |
| 6.º Districto. | 7 | Muar. | 2:400$000 |
| 7.º Districto. | 4 | Muar. | 1:700$000 |
| | | Total..... | 21:683$000 |

# Officina de hydrometros, com installação

*1.ª Divisão*

| Numero de ordem | ESPECIE | VALOR |
|---|---|---|
| 1 | Machinismos constantes de 3 tornos, dos quaes um limador, 4 machinas de furar, uma de emendar correias, dois motores electricos, uma serra electrica, rampa de aferição de hydrometros e demais accessorios. | 9:221$000 |
| 2 | Rebolos, forja, tornos de bancada, balança, eixos fixos, correias de transmissão, brocas variadas, limas, chaves, machos sortidos e outros utensilios e ferramentas diversas. | 10:023$490 |
| 3 | Sobresalentes para hydrometros «Frager» desde $10^m/_m$ até $80^m/_m$. | 27:102$500 |
| 4 | Idem, para hydrometros «Tavenet», desde $8^m/_m$ até $60^m/_m$. | 8:004$032 |
| 5 | Sobresalentes para hydrometros «Kents' Standard». | 5:892$430 |
| 6 | Idem para hydrometros «Kent's Absolute». | 11:617$040 |
| 7 | Idem para hydrometros «Kent's Uniforme». | 3:871$822 |
| | Total ..... | 75:732$314 |

# Officina typographica, com installação

*Secção de Contabilidade*

| Numero de ordem | ESPECIE | VALOR |
|---|---|---|
| 1 | Armarios, cavalletes, commodas, mesas e relogio de parede. | 145$000 |
| 2 | 2 Motores, sendo um de 5 H P e outro de 1 H P. | 1:000$000 |
| 3 | 3 Machinas de impressão. | 12:000$000 |
| 4 | 1 Machina de pautar. | 800$000 |
| 5 | 1 Machina de dourar. | 300$000 |
| 6 | 1 Machina de cortar papel. | 800$000 |
| 7 | 1 Machina de grampear. | 100$000 |
| 8 | 1 Prensa de «A Foucher». | 500$000 |
| 9 | 1 Thesoura de «A Foucher». | 200$000 |
| 10 | Typos e demais pertences. | 8:000$000 |
| | Total ..... | 23:845$000 |

# Officina de concertos e reparações de automoveis, com installação

## *Secção de Contabilidade*

| Numero de ordem | Quantidade | ESPECIE | VALOR |
|---|---|---|---|
| 1 | 1 | Frèze Universal typo 2. A. U. | 14:000$000 |
| 2 | 1 | Torno mechanico Modelo D. | 9:600$000 |
| 3 | 1 | » » typo D. de 2m. | 7:000$000 |
| 4 | 1 | » » » » » 1m,50. | 5:000$000 |
| 5 | 1 | Machina de esplainar madeira em tres faces. | 7:000$000 |
| 6 | 1 | » » furar typo W. A. D. | 6:500$000 |
| 7 | 1 | » » » singela. | 3:500$000 |
| 8 | 1 | Serra carpinteira circular «Universal». | 5:000$000 |
| 9 | 1 | Torno limador com motor electrico. | 8:000$000 |
| 10 | 1 | Apparelho completo de soldar a oxygenio. | 2:500$000 |
| 11 | 1 | » » » afiar navalhas. | 3:000$000 |
| 12 | 1 | Guindaste Volante. | 1:500$000 |
| 13 | 1 | Motor electrico de 6 H P. | 1:200$000 |
| 14 | 1 | » » » 5 H P. | 900$000 |
| 15 | 1 | Compressor «Mayo» completo. | 1:600$000 |
| 16 | 2 | Dynamos de carregar accumuladores «6. D. 3». | 900$000 |
| 17 | 1 | Rebolo de esmeril com 2 pedras N. 1. | 800$000 |
| 18 | 1 | » » » » » » 2. | 500$000 |
| 19 | 1 | » » amolar com transmissão. | 500$000 |
| 20 | 1 | Machina de costurar capota. | 450$000 |
| 21 | 1 | » » serrar ferro. | 600$000 |
| 22 | 1 | Ventilador de forja (electrico). | 600$000 |
| 23 | 1 | Apparelho completo para desovalizar eixo, manivela de motor. | 350$000 |
| 24 | 1 | Apparelho completo para frèzar sedes de valvulas de cylindros. | 300$000 |
| | | Total ..... ..... | 81:300$000 |

# INSPECTORIA DE ILLUMINAÇÃO

# ILLUMINAÇÃO PUBLICA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

*(Esboço historico)*

## I

### ILLUMINAÇÃO A AZEITE DE PEIXE

Fundada em 1567 por Mem de Sá, a cidade do Rio de Janeiro, por mais de dous seculos, permaneceu sem illuminação publica.

A introducção d'esse melhoramento data do tempo de D. José Luiz de Castro, conde de Rezende (5° vice-rei, 1790-1801), a quem a nossa Capital é devedora por muitos serviços por elle prestados no decennio de seu vice-reinado.

Antes, a rua era illuminada pelos candieiros ou velas de cera que os devotos d'este ou d'aquelle santo accendiam nos nichos collocados nas esquinas. No tempo do Vice-Rei Luiz de Vasconcellos e Souza (1779-1790) enumeravam-se 73 d'esses lampadarios, distribuidos pelas quatro freguezias da cidade: 22 na Sé, 27 na Candelaria, 12 em S. José e 12 em Santa Rita (Vieira Fazenda).

Para caminhar atravez das ruas escuras e lamacentas da cidade, que eram tortuosas, estreitas e sem calçamento, serviam-se os abastados de archotes alcatroados ou de pequenos lampeões, levados por escravos (Moreira de Azevedo).

Quando havia incendio, tocavam a rebate todas as egrejas, e andavam os *quadrilheiros* a gritar para que os moradores das visinhanças puzessem luminarias, velas de sebo ou candieiros de azeite na frente das residencias afim de facilitar o serviço de extincção pelos bombeiros. Era isso devido a uma ordem de Luiz de Vasconcellos, dada em 1788 (Vieira Fazenda).

O Conde de Rezende, pela primeira vez, mandou accender alguns lampeões em certas ruas: quatro candieiros nas de maior transito e dois nas outras, espetados em postes. A illuminação pelos lampeões de azeite de peixe era subsidiada pelos cofres do Governo.

Nos dous vice-reinados seguintes, a illuminação foi estendida a outras ruas (7° e 8°. Conde dos Arcos, 1801-1806 e 1806-1808).

Estabelecida a côrte portugueza no Rio de Janeiro (Março de 1808), o Governo

de D. João VI procurou resolver o problema da illuminação publica, graças ao Intendente Geral de Policia, Paulo Fernandes Vianna (1808-1821).

Este muito fez para melhorar a illuminação da cidade. Reconhecendo que era impossivel haver uma cidade bem policiada sem um bom systema de illuminação, cuidou seriamente d'este importante ramo do serviço publico.

Circumdou de lampeões o paço da cidade, o da Quinta da Boa Vista, e o das Larangeiras, onde residia a rainha D. Maria I.

Distribuiu os lampeões pelas principaes ruas e praças da cidade velha e da nova, com a parcimonia determinada pela deficiencia das rendas, levando-os mais tarde até S. Christovão, em postes de pedra, collocados de um e outro lado da estrada (Fernandes Pinheiro).

O aviso de n. 30, de 4 de Dezembro de 1810, mandava cobrar varios impostos nas Capitanias para as despezas de illuminação publica da Côrte.

Esse aviso exigia que os governadores cobrassem e remettessem trimestralmente ao Thesouro dez tostões por pipa de aguardente fabricada, dous cruzados por escravo vindo da Africa e 4$800 por escravo despachado do Norte para o Sul do paiz (Agenor de Roure).

Por decreto de 8 de Novembro de 1827, essas contribuições foram destinadas ás respectivas localidades.

Pela lei de 1 de Outubro de 1828, o serviço de illuminação que até então esteve a cargo da Intendencia Geral da Policia, passou para o Senado da Camara Municipal. A esta a lei de 15 de Dezembro de1830 mandou entregar os fundos necessarios para as despezas de illuminação. O serviço era feito por arrematação e custava á Policia, a principio 3$921, passando depois a 4$084, por lampeão.

Em 30 de Abril de 1831, foi regulamentado o serviço de illuminação publica da cidade. Novamente foi arrematado o serviço, e a cidade dividida em tres districtos: o primeiro comprehendia as freguezias do Sacramento, S. José, Candelaria e Santa Rita; o 2°, os de Sant'Anna e Engenho Velho; o 3°, os da Gloria e Lagoa.

O numero de lampeões n'esse anno era de 925. Cada lampeão tinha ao lado uma marca mostrando o districto a que pertencia e em baixo o numero de ordem. Eram accesos e apagados muito cedo, por escravos besuntados de azeite e que dormiam ao relento nas calçadas. Quando a folhinha annunciava noite de luar, ainda que a noite se tornasse escura, não havia illuminação (Vieira Fazenda).

Em 1838, os districtos da illuminação eram: Centro da cidade, S. Clemente, Cosme Velho, S. Christovão, Ponta do Cajú, Engenho Velho, Andarahy, Ilhas das Cobras e Santa Barbara.

No anno de 1840, attingindo já o numero de lampeões a 1.619, os districtos soffreram modificação; a distribuição foi feita do modo seguinte:

1°. districto — rua dos Pescadores, desde o littoral, becco de S. João Baptista, ruas Larga e Estreita de S. Joaquim, Campo da Acclamação (do lado da rua Larga de S. Joaquim), rua de S. Pedro da Cidade Nova, seguindo pelo Aterrado até á entrada de Mata-Porcos, com todas as ruas que ficavam ao N. O. desta linha.

2°. districto — rua da Cadeia desde o littoral até ao Largo da Carioca, rua do

Piolho, Praça da Constituição, rua do Conde da Cidade Nova, rua do Catumby, seguindo pelo Barro Vermelho, até ao Largo do Mata-Porcos.

3°. districto — todas as ruas e praças que ficavam ao S. E. da linha do 2° districto.

4°. districto — todas as ruas ou estradas na linha de Mata-Porcos a S. Christovão e ao S. O. d'ella.

Estes districtos foram supprimidos, assim como os respectivos administradores, em 1856, pelo Conselheiro Nabuco de Araujo, ministro da justiça, a cujo cargo estava o serviço de illuminação publica da cidade desde 21 de Outubro de 1843.

Em 1841, as reclamações por falta de illuminação eram seguidas, razão por que o Governo nomeou uma commissão para estudar o melhor meio de sanar tal irregularidade.

Eis o laudo da commissão, *conservada a orthographia*:

> "Foi vista pela comição incarregada de dar o seu parecer sobre a illuminação desta cidade a portaria de 22 de Janeiro ultimo, do Exm. Sr. Ministro e secretario de Estado dos Negocios do Imperio em que comonica á Camara as seguintes participações de falta de illuminação publica:
>
> Hé a comição de parecer que, adoptando-se o plano enviado pelo Governo de se arrematarem por districtos, poderá a illuminação melhorar do estado desgraçado em que se acha; e como posteriormente o Governo já expedio portaria sobre o mesmo objecto, das faltas que continua a haver, e a Camara já respondeu e recommendou ao Admor. da illuminação, desse as necessarias providencias para evitar as escandalosas faltas que são frequentes: Hé a comição de parecer que se discuta o parecer que a mesma comição deo sobre o contheúdo na Portaria de 15 de Janeiro ultimo. Rio de Janeiro, 5 de Fevereiro de 1841. Assignado — *Justino José Tavares.*"

O lampeão de azeite de peixe, com a luz avermelhada e amortecida, suspenso ao alto de um poste por um apparelho complicado, continuou exclusivamente a illuminar o Rio de Janeiro até á noite de 25 de Março de 1854, quando, pela primeira vez, os habitantes da cidade viram brilhar a luz de gaz em algumas ruas. Mas só desappareceu em 1877 quando o ultimo, nos suburbios, foi substituido pelo lampeão de oleo de naphta, mais conhecido pelo nome de gaz-globo.

## II

### ILLUMINAÇÃO A GAZ GLOBO

Emquanto que, na parte urbana, a illuminação pelo lampeão de azeite de peixe foi logo substituida pelo combustor de gaz, os suburbios conheceram primeiramente os lampeões de gaz-globo.

Em 22 de Junho de 1876 foi publicado o edital de concurrencia para o serviço

de illuminação dos suburbios da cidade, na parte não comprehendida no contracto de illuminação a gaz.

Aos 18 de Novembro de 1876, foi celebrado o contracto entre o Governo Imperial, representado pelo Conselheiro Thomaz José Coelho de Almeida, ministro da Agricultura, e Claudio José da Silva.

O contractante obrigou-se a illuminar os suburbios da Capital mediante o emprego do "Gaz-globo", extrahido do oleo de naphta, collocando combustores apropriados em substituição dos 633 lampeões existentes na illuminação a azeite, dentro do prazo de seis mezes da data do contracto; e bem assim a augmentar ou diminuir a área da illuminação conforme determinação do Governo. A intensidade luminosa dos combustores era equivalente á luz de 9 velas de espermacete, queimando 60 gráos por hora.

Ficou estipulado no contracto que o oleo de naphta poderia ser importado do estrangeiro, ou produzido no paiz, desde que fosse isento dos principios mais volateis e acceito pela verificação dos gráos de densidade e ebulição, definitivamente regulada, não sendo, porém, esta abaixo de 60 gráos e aquella de 25 gráos do areometro de "Baumé".

Os lampeões differiam dos então empregados na illuminação a gaz unicamente pelo apparelho de combustivel. O deposito do oleo de naphta era pintado de branco. As horas de accender e de apagar os lampeões eram reguladas pela mesma tabella que vigorava para a illuminação a gaz.

O Governo pagava mensalmente ao contractante, por cada um combustor, 25 réis por hora de illuminação. Pagava mais 70$000 por cada combustor do mesmo systema que fosse collocado e excedesse os 633. E emquanto não se effectuou a substituição total dos lampeões de azeite, por cada um d'estes pagava o Governo 7$600 e depois 8$808, pelo custeio e conservação.

O pagamento effectuava-se no Thesouro á vista da conta verificada pela policia e informada pelo fiscal do contracto.

O prazo era por cinco annos da data da assignatura do contracto, ficando, porém, resalvado que, si antes d'esse prazo o Governo resolvesse substituir a illuminação pela de gaz corrente, o contracto ficaria extincto sem que o contractante tivesse direito a qualquer indemnisação.

A inauguração da illuminação por gaz-globo realizou-se na noite de 23 de Setembro de 1877.

Em 30 de Junho de 1882, foi innovado o contracto celebrado com Claudio José da Silva, para continuar a illuminar os suburbios pelo mesmo systema.

A substituição dos combustores de gaz-globo pelos de gaz corrente foi effectuada gradualmente, e, em 30 de Junho de 1888 estava completamente terminada.

ILLUMINAÇÃO PUBLICA A GAZ-GLOBO

| *Annos* | *Numero de lampeões em 31 de Dezembro de cada anno.* | *Despeza, inclusive material, deduzidas as multas.* |
|---|---|---|
| 1877 ..... | 651 | 60:160$710 |
| 1878 ..... | 1.128 | 115:119$345 |
| 1879 ..... | 1.129 | 103:146$810 |
| 1880 ..... | 1.187 | 110:318$775 |
| 1881 ..... | 1.624 | 161:815$867 |
| 1882 ..... | 1.890 | 173:297$918 |
| 1883 ..... | 2.017 | 190:918$338 |
| 1884 ..... | 2.357 | 233:718$313 |
| 1885 ..... | 2.358 | 215:396$524 |
| 1886 ..... | 2.359 | 215:547$680 |
| 1887 ..... | 2.308 | 214:331$499 |
| 1888 ..... | 143 (*) | 53:922$150 |

## III

### ILLUMINAÇÃO A GAZ CORRENTE

No tempo da Regencia permanente, cogitou-se de illuminar a gaz a Capital do Imperio, já extensa e populosa.

Em solução á proposta que Carlos Grace e Guilherme Glegg Gover fizeram para illuminar a cidade com 1.500 bicos de gaz, e que a Camara Municipal havia informado ser de grande vantagem, não só o processo como tambem o preço orçado em 60 contos, baixou a Regencia, em nome do Imperador, autorizada pela lei de 12 de Outubro de 1833, o decreto de 9 de Maio de 1834, concedendo privilegio por vinte annos á Companhia que os mesmos organizassem para aquelle fim. Esse melhoramento, porém, não se effectuou, então, por julgar-se perigoso o systema e não se acreditar na sua efficacia.

Conta-se que certo dezembargador, tendo de informar sobre uma provisão de privilegio de illuminação a gaz, affirmou que o pretendente era um impostor por dizer que se tratava de luz sem torcida. Na opinião d'esse juiz togado não podia haver luz sem o grosso pavio de algodão mergulhado no azeite, e assim continuaram os lampeões de azeite do tempo dos vice-reis. (Moreira de Azevedo).

No anno de 1849, já então no reinado do segundo imperador, o Governo, desejando melhorar o serviço de illuminação, substituindo a luz do azeite pela do gaz, annunciou que recebia propostas para a introducção d'esse melhoramento.

Apresentaram-se diversas propostas, sendo preferida a de Irineu Evangelista de Souza, depois Barão e Visconde de Mauá, por ser a mais vantajosa, e em 11 de Março

(*) Em 30 de Junho, data em que terminou o serviço.

de 1851, assignou o contracto da illuminação a gaz o Conselheiro Euzebio de Queiroz Coutinho Mattoso Camara, Ministro da Justiça, cujo ministerio superintendia o serviço de illuminação desde Outubro de 1843.

No seu relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa, na terceira sessão da oitava legislatura, datado de 13 de Maio de 1851, dizia esse eminente ministro sobre a illuminação publica:

"Este ramo de serviço publico vae receber os melhoramentos que exigia a Capital do Imperio, e espero que dentro de pouco tempo estejam as ruas principaes illuminadas por meio de gaz hydrogenio carbonado.

Ha muito se sentia a necessidade de abandonar o actual systema de illuminação por azeite; mas só appareciam propostas para o gaz liquido, semelhante ao que se emprega em Nictheroy e S. Paulo; esta substituição não parecia acceitavel pelas mesmas razões porque o não tem sido nas grandes capitaes européas.

Só então foram apparecendo successivamente as propostas de Sodré, Dreyfus, A. Milliet & Co., Charollais Lenoir e Irineu Evangelista de Souza.

As propostas de Sodré e Dreyfus não eram acceitaveis: pediam (feita a reducção ao par de 27) o primeiro 62 2|3 réis por uma luz (bico) em uma hora; e o segundo 61 1|3 réis. A proposta de A. Milliet era muito mais razoavel, pedia 30 réis, é verdade que com a condição de pagar o Governo os tubos de derivação, e os lampeões e candelabros, assim como a sua collocação.

Ouvida a respeito d'esta proposta a Secção do Conselho de Estado a que pertencem os negocios da Justiça, e depois de haver procedido á minuciosa investigação sobre este objecto, que julguei conveniente submetter ao vosso conhecimento, transcrevendo no fim essa parte da Consulta, concluio ella que o preço de 29 réis, e mesmo o de 30 réis não era desrazoavel. Emquanto, porém, se discutiam as outras condições appareceu a proposta Charollais Lenoir, e pouco depois d'essa a de Irineu Evangelista de Souza, o que deu lugar a modificar Milliet a sua primeira proposta, e a offerecer tres series de luz, sendo a primeira por 26 1|2 réis, e a segunda e terceira por 24 e 20. Charollais admittia tambem tres series, e pedia pela primeira 18 réis, e 15 e mesmo 12 pela segunda e terceira, assim como o privilegio por 45,39 e mesmo por 15 annos. Era de receiar que essa proposta não fosse realizada, pois em verdade não seria facil que aqui, onde officinas, encanamentos, lampeões, tudo estava por começar, onde os juros e os salarios são tão elevados, e onde finalmente os residuos das materias empregadas para a producção do gaz não poderiam facilmente obter o mesmo consumo que nas grandes capitaes européas, pudessemos conseguir illuminação mais barata do que em Londres e Paris.

Não podia, pois, esta proposta competir com a de Milliet.

O mesmo não acontecia com a de Irineu, que pedia 27 réis por uma

hora de luz, isto é, meio real mais do que Milliet na 1ª serie da sua segunda proposta e 3 réis menos do que na primeira, sendo para notar que Irineu toma a si a despeza com o preço e collocação dos lampeões e até dos candelabros em varias praças, extende o perimetro da illuminação, ampliando-o desde a Lapa até á Praia de Botafogo, circumstancia muito importante, e que não póde deixar de influir sobre o augmento do preço.

O contracto por este modo pareceu digno de preferencia, eu o submetto por extenso ao vosso conhecimento, e vereis que não se pouparam garantias para a sua leal execução, apezar da confiança que inspira a reconhecida probidade do emprezario."

Para tornar completo o historico do contracto de illuminação, á exposição do ministro deve seguir-se a do emprezario Irineu Evangelista de Souza.

Eis o que escreve sobre a Companhia Illuminação a Gaz do Rio de Janeiro o Visconde de Mauá, na sua exposição aos credores de Mauá & Co. (Edição de 1878):

"Entre as companhias que creei foi esta uma das que mais prosperaram dahi a guerra do costume. Desgraçadamente entre nós entende-se que os emprezarios devem *perder*, para que o negocio seja *bom* para o Estado, quando é justamente o contrario que melhor consulta os interesses do paiz. Basta dizer que o resultado favoravel anima a creação de outras emprezas. E nem faltou tal incentivo n'este caso; pois *no fim de alguns annos*, reconhecendo-se que era lucrativa a empreza, não faltaram proponentes para a Bahia, Pernambuco, Maranhão, Pará, S. Paulo, Rio Grande do Sul, e não sei se alguma outra provincia do Imperio. No emtanto, a logica *abstracta*, falhou como succede quasi sempre em questões de finanças. Si tal preço é *bom* para o Rio de Janeiro, porque não o será para outras localidades? Esse preço e d'ahi para cima foi, pois, a base de todos os outros contractos. Qual foi o resultado? Dividendos insignificantes para uns e *nenhum* para outros; n'outras palavras, a depreciação ou a ruina dos capitaes empregados! E no emtanto esses calculos foram apreciados por capitalistas e por engenheiros na Europa!

Vamos, porém, á empreza cuja posição financeira tive de crear. Contractado por mim em 11 de Maio de 1851, o primeiro perimetro da illuminação que abrangia o *centro* em que maior consumo *devia esperar-se* (31 milhas) pelo preço de 27 réis por hora, ou 9$000 por mil pés cubicos, que me pareceu, depois de bastante estudo, preço remunerador, procurei associados. Não encontrei um só! Foi só depois de 25 de Março de 1854, em que a luz de gaz mostrou o seu brilho em algumas ruas e praças da Capital, que pude conseguir a organização da Companhia, sendo apenas subscriptas cerca de metade das acções; e ainda assim em condições onerosas para mim — taes como preço fixo para as obras que o contracto impunha (que foi largamente excedido) e o juro de 6 o/o aos capitaes alheios até a conclusão

d'ellas. Finalmente, desenvolvendo-se o *consumo* a empreza prosperou e eu julguei de conveniencia para os interesses dos accionistas extender a illuminação a outros bairros da cidade, e novo contracto foi assignado.

Assegurada a prosperidade da companhia pela marcha do tempo, foi a empreza transferida para Londres, com vantagem dos capitaes engajados, continuando na posse proporcional de acções os accionistas que o preferiram e abandonando eu todas as vantagens excepcionaes que o contracto original me garantia; eis o historico da empreza brasileira.

A empreza ingleza não foi menos feliz; ella extende pelas ruas da Capital 200 milhas de encanamento geral, que fornece profusamente a bella luz a *quem della se quer utilisar* — tem o privilegio do *melhor e mais barato*, pois ainda hoje é *preferida* a todos os outros agentes ou elementos conhecidos que fornecem luz, e que livremente concorrem. Antes de concluir minhas observações sobre essa empreza, seja-me permittido trazer ao conhecimento do publico um facto que a ella se prende e cuja importancia ninguem poderá desconhecer.

Desde que o estabelecimento da Ponta da Areia ficou montado para *produzir* em grande escala, havia-me eu approximado dos homens de governo do paiz em demanda de trabalho para o estabelecimento industrial, conscio de que essa protecção era *devida*, mormente *percisando* o Estado dos serviços que eram solicitados, em *concorrencia* com encommendas que da Europa tinham de ser enviadas, e já foi dito *mais* o estabelecimento prosperou no periodo em que essa protecção lhe foi dada. As relações adquiridas então puzeram-me em contacto com quasi todos os homens eminentes: de quasi todos mereci attenções, e de alguns fui amigo sincero, merecendo-lhes igual affecto. Em 1861, companhia se o ministerio em sua totalidade de homens de Estado que me tinham no mais alto apreço. Declarando eu, em conversa, a um dos ministros, que fazia estudo havia mezes sobre a questão da illuminação a gaz da Capital, fui informado que uma *proposta* se debatia, em conselho de ministros, e estavam mesmo a ponto de ser assignadas as respectivas concessões, sendo uma dellas, o preço de 31 réis por pé cubico.

Como se tratava de um serviço publico, declarei-me desde logo *concurrente*, e assegurei que minha intervenção importaria não pequena economia nos cofres publicos e á bolsa dos particulares, segundo os *dados* de que já estava de posse. Asseguraram-me que minha proposta pelas garantias de execução seria preferida e que só lhes restava a *difficuldade* de se desembaraçarem do outro proponente, que felizmente está vivo; alguem mais sabe do facto, além de que nos papeis velhos da secretaria da Justiça, talvez exista a *outra proposta*.

Assim collocado em relação a essa empreza, era-me facil obtel-a fazendo *qualquer concessão*. Concluidos, porem, meus estudos em poucos dias, apresentei minha proposta fixando o preço de 27 réis; mostrou-se o Sr. Conselheiro Euzebio de Queiroz altamente satisfeito, qualificando em termos honrosos para

mim — o meu procedimento. Em poucos dias fui chamado á Secretaria da Justiça em hora adiantada da tarde pelo Sr. Conselheiro Euzebio, achando-se presente um Sr. doutor em medicina, que supponho fôra consultado sobre as condições scientificas do contracto; acceitei-as todas, e o assumpto ficou resolvido. O que, porém, escapa á comprehensão do maior numero é que esses 4 réis por pé cubico de gaz, multiplicados por 25 annos de consumo do artigo, accumulando-lhe os competentes juros semestraes, como é de boa pratica mercantil, eleva a cifra, poupando ao Estado e aos consumidores, ou, noutras palavras, ao *paiz*, a mais de *doze mil contos !!* Vão estas observações em traslado aos que vociferam contra a empreza, e contra o seu fundador, depois que se soube que era lucrativo esse emprego de capital, e cada um que diga em sua consciencia se foi ou não um grande serviço que tive a honra de prestar ao paiz apresentando tão opportunamente proposta mais vantajosa."

Eis as principaes condições do contracto de 11 de Março de 1851:

"Irineu Evangelista de Souza obriga-se a illuminar a cidade do Rio de Janeiro nos bairros comprehendidos no perimetro abaixo declarado: Desde Botafogo, seguindo pelo Caminho Novo, rua do Cattete, largo do Valdetaro, cáes da Gloria, rua da Lapa, largo do mesmo nome, rua do Passeio, largo da Ajuda, rua e praia de Santa Luzia, largo da Misericordia, rua do mesmo nome, largo do Paço, rua Direita, rua Bragança, rua de S. Bento, rua da Prainha, rua de S. Francisco da Penitencia até á rua da Imperatriz, e todas as ruas e travessas que estiverem comprehendidas entre a linha que fica lançada e a praia do mar, inclusive, seguindo daquella esquina pela rua da Imperatriz até á rua da Princeza do Vallongo, passando por detraz do Quartel do Campo da Acclamação, dirigindo-se d'ahi a sahir ao Rocio da Cidade Nova, seguindo depois pela rua Formosa, rua de Mata-Cavallos, rua de Santa Thereza até á rua da Lapa, ficando, portanto, comprehendidas todas as ruas e praças circumscriptas pelo perimetro acima traçado (Cond. 1ª).

Obriga-se a estabelecer uma ou mais officinas que forem necessarias para a producção de gaz, em logares approvados pelo Governo. Entender-se-á com o mesmo Governo a respeito do numero e collocação dos gazometros subsidiarios, que forem necessarios estabelecer pelo interior da cidade. (Cond. 2ª).

Obriga-se a estabelecer á sua custa a canalização geral para o gaz, incluindo os tubos de derivação para os bicos, assim como os lampeões, que serão do modelo em uso nas principaes cidades da Europa, e que será submettido ao exame e approvação do Governo, bem como fornecerá candieiros de modelo igualmente approvado pelo Governo para serem collocados no largo do Paço, Campo da Acclamação, nos dois Rocios, largo do Moura, de S. Francisco de Paula, da Lapa, do Valdetaro e do Machado, e onde mais o Governo julgar conveniente. (Cond. 4ª).

Os combustores da illuminação das ruas fornecerão uma luz equivalente a 6 velas de cera de seis em libra. Por esta expressão, entende o Governo que

cada combustor dará uma luz superior á dos combustores de Londres e nunca inferior á dos de Manchester e neste mesmo sentido se obriga o emprezario. Os candelabros das praças fornecerão a quantidade de luz que o Governo determinar. Passados seis mezes depois de estabelecida a illuminação por gaz, ou seja toda a extensão designada na condição primeira, o Governo, de accordo com o emprezario marcará a pressão e densidade do gaz e a altura da chamma dos combustores e candelabros. (Cond. 5ª).

As horas de accender e apagar os combustores e os candelabros publicos serão marcadas por uma tabella feita pelo Governo no começo de cada anno, a qual regulará por todo esse anno. (Cond. 9ª).

Uma vez estabelecida a illuminação em regular andamento, o Governo marcará o minimo do gaz que deve ser fornecido por cada combustor em um tempo dado, em harmonia com a pressão fixada. (Cond. 18ª).

Por cada hora de illuminação de cada um combustor de rua, receberá o emprezario 27 réis, e pelos combustores das praças em proporção do augmento da luz dos candelabros. Este preço será sempre calculado pelo actual padrão monetario de 4$000 por oitava de ouro de 22 quilates, e o pagamento se verificará durante os primeiros cinco dias uteis de cada mez. (Cond. 19ª).

Os particulares pagarão o gaz na mesma proporção em que paga o Governo, podendo cada particular mandar fazer os trabalhos de derivação respectiva por quem lhe convier, devendo, porém, todos os combustores privados ser fornecidos pelo emprezario segundo o modelo que convencionarem e pelo preço do seu importe aqui. (Cond. 20ª).

O emprezario extrahirá o gaz das substancias que recommenda o estado actual da sciencia, para se obter uma luz brilhante, serena e inoffensiva. (Cond. 22ª).

Este contracto terá vigor pelo espaço de vinte e cinco annos, durante os quaes a ninguem mais será permittido illuminar a gaz as ruas, edificios publicos e casas particulares, dentro do espaço marcado na condição primeira, não podendo ser este contracto rescindido durante este periodo, salvo nos casos previstos nas condições 31ª e 32ª. (Con. 28ª).

Findos os vinte e cinco annos, si o Governo não renovar o contracto, pagará o valor do material da empreza, segundo a avaliação feita por avaliadores, por elle exclusivamente nomeados. (Cond. 30ª)."

Assignado o contracto, deu logo o emprezario inicio á construcção da fabrica de gaz no terreno alagadiço do Aterrado (Mangue), limitado pelas ruas presentemente denominadas Senador Euzebio, General Pedra, Commandante Maurity e D. Feliciana. Esta obra foi executada sob toda a sorte de difficuldades e contrariedades. A febre amarella dizimava os empregados contractados no estrangeiro, e as chuvas torrenciaes carregavam o aterro.

Esta fabrica, cujo edificio ainda existe, com as reparações, accrescimos e melhoramentos feitos posteriormente pela "Societé Anonyme du Gaz", durante 57

annos (1854-1911) forneceu gaz á cidade e suburbios. No frontespicio do velho casarão da rua Senador Euzebio lia-se a inscripção, ha pouco mais de um anno desapparecida: "Ex fvmo dare lvcem".

Na noite de 25 de Março de 1854, anniversario do juramento da Constituição do Imperio, foi inaugurada a illuminação a gaz da cidade do Rio de Janeiro. O largo do Paço, as ruas do Ouvidor, Direita, Rozario, S. Pedro, e do Sabão da Cidade Nova, foram os primeiros logradouros publicos illuminados pelo novo systema.

No paiz, a nossa Capital foi a primeira cidade que teve illuminação a gaz.

No "Jornal do Commercio" de 27 de Março de 1854, lê-se:—"Illuminação a gaz — Começou ante-hontem nas ruas de S. Pedro, Sabão, Rozario, Ouvidor, Direita e largo do Paço. Todas essas ruas se apinhavam de povo.

Não se ouvia senão uma observação: Como é que estivemos privados tanto tempo deste immenso melhoramento!

Na verdade, o contraste que apresentavam os antigos candieiros de azeite ao lado dos brilhantes lampeões de gaz tornava ainda mais notavel a differença da luz".

Dous mezes depois, em 26 de Maio, já reclamava o "Jornal do Commercio" contra a nova illuminação, fazendo-o nestes termos:

"Chamamos a attenção da autoridade para a illuminação a gaz, que vae sendo muito irregular e muito inferior ao que fôra a principio. As ruas illuminadas a gaz apresentavam hontem pouca differença daquellas que ainda conservam os lampeões de azeite de peixe."

O horario que foi estabelecido para a illuminação a gaz, fixava em 3.967 horas e 2 minutos o tempo para funccionamento annual de cada combustor.

Quando o luar estava claro não se accendiam os lampeões. O preço de cada combustor por anno era de 107$109 (ouro).

Em 13 de Outubro de 1854, o Conselheiro José Thomaz Nabuco de Araujo, Ministro da Justiça, por parte do Governo Imperial, acceitou um additamento ao contracto de 11 de Março de 1851, proposto pelo emprezario, já então Barão de Mauá, pelo qual este se obrigava a extender a illuminação para os logares onde existia a illuminação por azeite, fóra do perimetro marcado naquelle contracto, tanto quanto e até onde permittisse a capacidadedos apparelhos e obras existentes.

Em 1856, o Conselheiro Nabuco de Araujo, ainda Ministro da Justiça, dispensou a commissão incumbida da fiscalização dos contractos de illuminação, sendo nomeado para substituil-a o Conselheiro Baptista de Oliveira.

Pelo decreto n. 2.809, de 20 de Julho de 1861, foram approvadas as instrucções para a fiscalização e regimen do serviço de illuminação a gaz da Côrte.

Instrucções a que se refere esse Decreto:

"Art. 1° — Haverá um inspector da illuminação para verificar se as condições 5ª e 17ª do contracto de 11 de Maio de 1851 e mais aquelles que exigem conhecimentos scientificos para sua verificação são exactamente observadas

Art. 2° — O Inspector da illuminação publica não receberá salario algum e será escolhido entre as pessoas habilitadas em sciencias physicas e chimicas.

Art. 3° — O chefe de policia é o fiscal geral da illuminação publica, menos na parte a que se refere o art. 1°.

Art. 4° — Sempre que o chefe de policia entender conveniente, deverá communicar ao Governo para determinar ao inspector da illuminação que verifique si a luz tem o gráo de intensidade marcado na condição 5ª do contracto.

Art. 5° — O chefe de policia organizará annualmente uma tabella marcando as horas de accender e apagar os combustores e candelabros publicos, a qual será approvada pelo Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Art. 6° — Ficam supprimidos os logares de inspectores de districtos e seus respectivos guardas.

Art. 7° — As funcções que eram exercidas por aquelles agentes passar a ser desempenhadas pelos inspectores de quarteirão, sub-delegados e delegados.

Art. 8° — As patrulhas devem dar parte dos lampões que não estiverem accesos nas ruas que percorrerem, e das horas em que o observarem; e estas partes serão diariamente remettidas ao chefe de policia para as tomar na devida consideração.

Art. 9° — As contas da despeza com a illuminação publica serão entregues ao chefe de policia, o qual, depois de fazer os descontos provenientes das multas, as remetterá ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas com a antecipação necessaria para que possa verificar-se o seu pagamento nos primeiros cinco dias de cada mez, na conformidade da condição 19ª do contracto de 1851.

Art. 10° — A collocação de novos lampeões e candelabros só terá lugar em virtude de ordem do Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. — Palacio do Rio de Janeiro, em 20 de Julho de 1861 — (a) Manoel Felizardo de Souza Mello.

Por avisa de 26 de Outubro de 1861 passou o serviço de illuminação publica para o Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, creado em Março de 1861.

O Decreto n. 2.920, de 7 de Maio de 1862, approvou um novo contracto de illuminação, celebrado com o Barão de Mauá, contracto esse que não foi approvado pelo poder legislativo, ficando assim em vigor o de 1851.

Tendo a Companhia de Illuminação a Gaz solicitado permissão ao Governo para traspassar o seu contracto e privilegio a uma companhia extrangeira, aquelle, depois de ouvido o Conselho de Estado, deu a permissão solicitada, mediante a clausula de serem explicadas algumas condições do referido contracto, no sentido de tornal-as mais claras e de evitar-se futuras duvidas.

Em 1865, o serviço de illuminação a gaz da cidade passou a ser executado por uma companhia ingleza "The Rio de Janeiro Gaz Company, Limited" — a qual, por decreto n. 3.465, de 27 de Abril lhe foi concedida permissão de funccionar no Imperio.

A empreza brazileira esmerou-se sempre em cumprir com toda a fidelidade as obrigações contractuaes.

Antes de expirar o prazo do contracto (25 de Março de 1879), o Governo, por aviso n. 50, de 26 de Junho de 1878, nomeou uma commissão composta dos engenheiros Epiphanio de Souza Pitanga, Alvaro Joaquim de Oliveira e Antonio Paulino Limpo de Abreu para proceder, nos termos das condições, digo, na condição 30ª do contracto de 11 de Março de 1851, á avaliação do material da "Rio de Janeiro Gaz Company, Limited". Esta commissão avaliou todo o material em Rs. 5.307:512$000.

Por edital datado de 22 de Julho de 1878 foi aberta concurrencia para o serviço de illuminação a gaz, edital que tambem foi publicado na Inglaterra, em França e nos Estados Unidos. Nem nesta Capital, nem no extrangeiro foi apresentada qualquer proposta, além de uma da antiga empreza ingleza, que apezar de differir das bases do edital, foi acceita para exame e discussão.

Pelo Decreto n. 7.255, de 26 de Abril de 1879, foi approvado o contracto celebrado em 21 do mesmo mez com a "Rio de Janeiro Gaz Company, Limited" para continuar a illuminar a cidade do Rio de Janeiro.

Este contracto, que só vigorou provisoriamente, pois dependia de approvação da Assembléa Geral Legislativa, foi declarado sem effeito pela lei n. 3.041, de 30 de Outubro de 1882.

O preço do gaz alli estipulado era, para a illuminação publica, de 24 réis por combustor e por hora; para as repartições publicas, o de 250 réis por metro cubico; e para os particulares, o de 270 réis o metro cubico.

O preço era calculado pelo padrão monetario de 4$000 por oitava de ouro de 22 quilates.

O Decreto n. 7.933, de 11 de Dezembro de 1880, approva o regulamento para inspecção do serviço de illuminação da Capital.

Por esse regulamento, assignado pelo Ministro Buarque de Macedo, foi confiada á Inspectoria, que até então só tinha a seu cargo a fiscalização da illuminação publica, a gaz, a inspecção de todos os contractos celebrados ou que viessem a ser celebrados para o serviço de illuminação, quer publica, quer particular, da cidade do Rio de Janeiro. Nesse tempo havia o contracto de illuminação a gaz a cargo da "Rio de Janeiro Gaz Company" e o da illuminação por gaz-globo, de que era emprezario Claudio José da Silva.

Pela primeira vez foram definidas e fixadas em regulamento as attribuições da Inspectoria, e pela primeira vez tambem foi attendida a necessidade de fiscalização do serviço de illuminação particular.

Por decreto de 12 de Abril de 1883, foi extincta a Inspectoria de Illuminação, passando os serviços a seu cargo para a Inspectoria Geral de Obras Publicas.

Em virtude da autorização concedida ao Governo, pela lei de 30 de Outubro de 1882, acima referida, foi expedido o decreto n. 8.736, de 18 de Novembro, approvando um contracto provisorio celebrado com a "Rio de Janeiro Gaz Company", para continuar a illuminar a cidade do Rio de Janeiro por gaz corrente.

Eis as principaes clausulas do contracto provisorio:

I — A Rio de Janeiro Gaz Company, Limited obriga-se a continuar a illuminação a gaz da cidade do Rio de Janeiro, de conformidade com as clausulas seguintes, emquanto este serviço fôr feito por contracto definitivo, nos termos da lei n. 3.141, de 31 de Outubro do corrente anno.

II — A Companhia extrahirá o gaz de carvão de pedra, ou de outras substancias que forem reconhecidas como mais aptas para produzir uma luz brilhante, serena e inoffensiva.

IV — Cada combustor da illuminação publica fornecerá luz equivalente á de 9 velas de espermacete de conta, as quaes queimam 7,80 grammas por hora (correspondente a 120 grãos inglezes).

Esta luz será produzida por um bico denominado Beatswing, consumindo no mesmo espaço de tempo 95 1|2 litros de gaz; devendo o modelo do bico ser depositado na inspectoria de illuminação.

V — A pressão do gaz será graduada de maneira que, durante a noite, todo sos combustores da illuminação publica tenham a intensidade de luz marcada na condição 4ª, não podendo ser, em caso algum, menor de 17 millimetros.

XIV — A quantidade de gaz que tiver de ser consumido nos edificios publicos ou particulares será verificada por um medidor fornecido pela companhia e a contento do Governo, mediante preços previamente approvados pelo mesmo Governo.

O assentamento ou remoção de qualquer medidor só será feito pela companhia.

XV — Os ramaes para edificios publicos ou casas particulares, desde o cano-mestre até o medidor, serão igualmente fornecidos e collocados pela companhia e a ella pagos por preços approvados pelo Governo. Do medidor em diante, porém, poderão os consumidores empregar qualquer apparelhador para o assentamento de canos e lampeões, uma vez que esteja elle matriculado na fórma do regulamento de 5 de Fevereiro de 1861. Nos preços dos ramaes que a companhia assentar, quer sejam em edificios publicos, quer em particulares, não será incluido o custo dos encanamentos até á entrada da propriedade.

XXII — O serviço da illuminação publica será fiscalisado por um inspector de nomeação do Governo.

XXV — O Governo obriga-se a pagar á companhia 24 réis por combustor e hora de illuminação.

Os estabelecimentos e edificios publicos pagarão 250 réis por metro cubico de gaz.

As casas e estabelecimentos particulares pagarão 270 réis por metro cubico de gaz.

XXVI — O pagamento da illuminação publica far-se-ha mensalmente dentro da primeira quinzena do mez seguinte, devendo o praço ser calculado pelo padrão monetario actual de 4$000 por oitava de ouro de 22 quilates.

O pagamento da illuminação dos estabelecimentos e edificios publicos se fará trimestralmente dentro da primeira quinzena do mez subsequente na razão do mesmo padrão monetario, o qual tambem regulará para o pagamento da illuminação particular.

XXVII — Os proprietarios dos predios particulares não serão responsaveis pelo gaz que o inquilino consumir si participarem á companhia, por escripto, a entrada e sahida do mesmo inquilino dentro de oito dias. A companhia terá o direito de cortar o encanamento das casas particulares quando os respectivos proprietarios ou inquilinos estiverem em debito por mais de um trimestre.

XXIX — Cessando os effeitos deste ajuste provisorio em virtude de accordo com outra empreza ou pela opção de luz electrica ou outro agente de illuminação, ou por qualquer outro motivo, que não seja o contracto definitivo celebrado com a "Rio de Janeiro Gaz Company", ser-lhe-ha promptamente pago o valor do material de illuminação, de accordo com a avaliação já feita, conforme a clausula 30ª do contracto de 14 de Março de 1851, excepto combustivel e material em deposito ou já expedido com destino ao mesmo deposito, os quaes serão pela mesma fórma avaliados, e bem assim as obras que por ordem do Governo executar a companhia na constancia deste ajuste.

As outras indemnizações pretendidas pela companhia em reclamação pendente de consulta da secção dos negocios do Imperio e do Conselho do Estado não entrão no presente accordo."

Ainda em execução a lei de 30 de Outubro de 1884, foi aberta concurrencia nesta cidade e nas de Londres, Paris, Berlim, Vienna, New-York e Washington para o serviço de illuminação a gaz desta Capital (Edital de 24 de Fevereiro de 1883).

Não tendo surtido o desejado effeito esse edital, foi, em 23 de Novembro do mesmo anno, publicado outro edital convenientemente modificado. Ainda por outro edital, de 30 de Setembro de 1884, abriu-se nova concurrencia, supprimindo-se as condições mais onerosas do edital anterior, afim de facilitar a solução da questão.

N'esta concurrencia apresentaram-se tres propostas, das quaes foi julgada mais vantajosa aos interesses do Estado a de Henrique Brianthe, cidadão francez, datada de Paris, de 28 de Fevereiro de 1885. Com este celebrou o Governo Imperial, em 4 de Julho de 1885, o contracto para o serviço de illuminação por gaz corrente, que foi approvado pelo decreto legislativo n. 3.278, de 26 de Junho de 1886, referendado pelo Ministro Antonio Prado.

Principaes condições das clausulas do contracto de 4 de Julho de 1885:

"A área de illuminação divide-se em tres districtos, cuja canalização actual e respectivos limites constam de planta apresentada aos concurrentes. O contractante Henrique Brianthe tem privilegio exclusivo para assentar nas

praças e ruas dos mesmos districtos os encanamentos que forem necessarios á illuminação ou ao emprego do gaz em outros mistéres (clausula 1ª).

Fica obrigado o emprezario Henrique Brianthe a fazer acquisição do material existente nos tres districtos e ora pertencentes á "Rio de Janeiro Gas Company", inclusive a actual fabrica e officinas de gaz e o material em deposito. Segundo as avaliações feitas, cabia ao primeiro districto a quota de 4.710:261$608, ao segundo 864:446$494 e ao terceiro 1.067:074$223, o que perfaz o total de 6.641:782$325 (Clausula 3ª).

O gaz de illuminação deverá ser extrahido de carvão de pedra, ou de qualquer outra substancia que produzir os mesmos resultados. O contractante obriga-se a empregar para a producção do gaz substancias nacionaes desde que, a juizo do Governo, se verificar a vantagem da substituição (clausula IX).

O gaz será purificado e isento de substancias estranhas que possam prejudicar a illuminação ou seu material. A purificação far-se-ha com cal, peroxydo de ferro, materia Laming, ou quaesquer outros corpos preferidos pela experiencia, segundo os methodos praticos mais aperfeiçoados, de maneira que se obtenha sempre combustivel rico de principios illuminantes e inoffensivos. Para verificar a qualidade do gaz o Governo poderá mandar proceder nos estabelecimentos do contractante, e por qualquer chimico ou engenheiro de sua escolha, ás experiencias que lhe parecerem necessarias, sm prejuizo do serviço de fiscalização (clausula X).

A intensidade minima da luz será equivalente a de 10 velas de espermacete das que queimam sete grammas e oito centigrammos por hora, correspondentes a 120 grãos inglezes. A pressão minima será, durante a noite, de vinte millimetros em toda a extensão dos encanamentos. O systema de bicos será adoptado de accôrdo com o Governo, tendo-se por base um consumo de 100 litros de gaz por hora. O consumo dos combustores publicos será pago por combustor e por hora de illuminação (clausula XI).

O modelo das columnas, arandelas, lampeões, globos e candelabros destinados á illuminação publica( será approvado pelo Governo. Poderão, porém, ser conservados os apparelhos actualmente empregados, sendo substituidos gradualmente á medida que se fizer necessario, comtando que a substituição se ache completa dentro de 10 annos da data do contracto. Todos os combustores serão munidos de um regulador de pressão "Sugg" ou outro que a experiencia indicar (clausula XIV).

O preço do gaz será de 210 réis por metro cubico para illuminação publica e particular, fazendo-se uma reducção de 20 °|° para estabelecimentos de caridade e beneficencia, para os de instrucção publica e para os de instrucção particular, de qualquer genero, que forem indicados pelo Governo. Tendo fixado em 8 °|° ao anno o maximo do dividendo a distribuir no 1° semestre, cada reducção de 2 réis que o contractante fizer no preço do gaz, autorizará o augmento de 1 °|° nos dividendos seguintes; e vice-versa, sempre que

o dividendo baixar terá o contractante o direito de ir augmentando 2 réis no preço do gaz nas mesmas proporções, até attingir o preço fixado no contracto.

Em nenhum caso o augmento ou reducção excederá de 2 réis em cada semestre para o preço do gaz, e 1 °|° para o dividendo (clausula XVIII).

O pagamento do consumo de gaz na illuminação publica far-se-ha mensalmente; o de consumo particular e dos estabelecimentos publicos por trimestre, sendo 50 °|° da importancia paga em moeda nacional e 50 °|° ao cambio par (clausula XIX).

Findo o prazo do privilegio, o qual será de 29 annos, reverterá para o Estado, sem onus algum, todo o material do contractante, edificios e mais dependencias, tudo em perfeito estado de conservação, bem assim os accessorios e sobresalentes que se acharem em deposito para o custeio da illuminação durante tres mezes (clausula XXIX).

A metade da despeza com a fiscalização será paga pelo contractante, para o que, no principio de cada trimestre, recolherá ao Thezouro Nacional a parte que lhe tocar, não sendo superior a 20:000$000 a importancia total da contribuição annual (clausula XXXII).

Henrique Brianthe transferio o contracto da illuminação, em 13 de Julho de 1885, á "Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro", que, pelo decreto 9.609, de 22 de Junho de 1886, teve autorização para funccionar no paiz.

O Governo, por aviso do Ministerio da Agricultura, de 23 de Agosto de 1885, nomeou uma commissão composta dos engenheiros Agostinho Victor de Borja Castro, Arthur Getulio das Neves e Jacintho Machado Bittencourt, incumbida de promover a enterga da fabrica e de todo o seu material, de modo a evitar futuras contestações, devendo proceder ao inventario d'esse material e ás avaliações necessarias para effectuar-se a indemnização a que tinha direito á "Rio de Janeiro Gas Company".

A "Société Anonyme du Gaz" effectuou no Thezouro o deposito da quantia de Rs. 6.641:782$326, de conformidade com o prescripto na clausula 3ª do seu contracto, importancia pertencente á Companhia Ingleza.

Fixado o dia 1 de Setembro de 1886 para a entrega da fabrica á "Société du Gaz", reuniram-se, no dia 31 de Agosto, na Secretaria da Agricultura, os membros da commissão e os representantes das duas emprezas, e, alli resolvendo o Conselheiro Antonio Prado, Ministro da Agricultura, todas as duvidas existentes, foi lavrado um termo.

No dia 1 de Setembro de 1886, mediante outro termo, foi effectuada a entrega da fabrica, ficando, desde esta data, a cargo da "Société du Gaz" todo o serviço de illuminação a gaz corrente, publica e particular, da cidade do Rio de Janeiro.

A passagem do serviço da empreza ingleza para a empreza belga, teve lugar, sem que houvesse a menor irregularidade no funccionamento do serviço de illuminação, quer publica, quer particular.

Durante o longo periodo de tempo (1865-1886) que teve a seu cargo o importan-

te serviço da illuminação a gaz a "Rio de Janeiro Gas Company" desempenhou com regularidade as obrigações dos seus contractos.

Na fabrica, n'essa occasião, existiam os seguintes principaes apparelhos de producção de gaz:

44 fornos com 264 retortas horizontaes, de carregar á mão;
2 extractores movidos por machinas a vapor de alta pressão;
1 condensador;
2 lavadores;
6 caixas de purificação;
2 gazometros com a capacidade de 15.600 m3.;
1 dito pequeno, de 2.300 m3.;
1 medidor de fabricação.

Estava a fabrica habilitada a produzir diariamente de 35 a 36 mil metros cubicos de gaz. Mas a producção média, diaria, era 26.500 metros cubicos, e o consumo médio, diario, de 21.200 metros cubicos. A distribuição do consumo de gaz era feita na proporção de

27,8 °|° para a illuminação publica
72,2 °|° para o consumo particular.

A extensão da rêde de distribuição era de 275.594 metros. O numero de combustores, de 6.660, dos quaes 6.212 nas ruas e praças e os restantes nos jardins publicos.

Por aviso de 21 de Dezembro de 1886, foi approvado novo horario para a illuminação publica.

O horario de cada combustor pela anterior tabella era de 3.654 horas e 12 minutos por anno, sendo a despeza annual, durante os contractos provisorios com a companhia ingleza, de 87$700 ouro, e com a Société du Gaz, com o novo horario, que principiou a vigorar em 1 de Janeiro de 1887, de 3.885 horas e 36 minutos de funccionamento annual, a despeza passou a ser de 81$598 (metaed ouro e metade papel).

No anno de 1888, reduzido o horario a 3.809 horas e 32 minutos, por anno, consequentemente ficou reduzida a despeza annual, por combustor, a 79$989, metade papel e metade ouro.

Logo que tomou conta da fabrica, tratou a Société de melhorar as condições da producção do gaz, fazendo a reparação completa das baterias de fornos existentes, e construindo outras, de modo a ficar habilitada a satisfazer ás necessidades crescentes de anno para anno de consumo. Os apparelhos de tratamento e purificação do gaz foram igualmente augmentados. No anno de 1888 começaram a funccionar os dous novos gazometros mandados construir em 1887; o primeiro, em 16 de Maio, destinado ao supprimento do 3° districto, situado á rua Oito de Dezembro, em Villa Izabel, com a capacidade de 10 mil metros cubicos; o segundo, em 3 de Julho, cujo destino era supprir de gaz o 2° districto, construido na rua D. Anna, em Botafogo, com a capacidade de 5 mil metros cubicos. A estes, alguns annos depois, vieram ajuntar mais tres outros gazometros: sendo um, no antigo Campo de Marte (Mangue) com a capacidade de 30 mil metros cubicos; outro, em Botafogo, com a capacidade de

10 mil metros cubicos, na rua D. Anna; finalmente, o terceiro na Villa Guarany, com a capacidade de 10 mil metros cubicos.

Em substituição ao bico "Beatswing" foi escolhido e mandado adoptar, por aviso de 17 de Março de 1887, nos combustores da illuminação publica o bico rasgado numero 4 ½ "Sugg", com rheometro humido "Giroud".

Approvado pelo decreto n. 3.276, de 26 de Junho d e1886, o novo contracto para illuminação da cidade por gaz corrente, cabia ao Governo, em virtude de disposição estipulada em uma de suas clausulas, expedir o regulamento para a sua fiscalização.

Assim, em primeiro lugar, o Ministro Antonio Prado desligou, em 21 de Agosto, da Inspectoria Geral de Obras Publicas o serivço de fiscalsiação dos contractos de illuminação, e, em seguida, dotou a inspecção de novo regulamento, que foi approvado pelo decreto n. 9.688, de 24 de Dezembro do mesmo anno.

Proclamada a Republica e decretada pelo Congresso Nacional Constituinte a nova Constituição, determinou esta que "as despezas de caracter local, na Capital da Republica incumbem exclusivamente á autoridade municipal" (Art. 67, paragrapho unico).

A lei n. 23, de 30 de Outubro de 1891, que reorganiza os serviços da Administração Federal — no art. 6,, classifica os serviços que competem ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, não incluindo n'elle o serviço de illuminação da Capital.

A lei n. 26, de 30 de Dezembro de 1891, no § 2° do art. 8°, estatue que logo que esteja definitivamente organizado o Districto Federal, o Poder Executivo far-lhe-ha entrega da illuminação da Capital, providenciando de modo a e..onerar-se dos encargos provenientes de quaesquer contractos, e ficando, emquanto não estiver organizado o mesmo Districto, autorizado a abrir os creditos necessarios para custear aquelle serviço.

A lei n. 85, de 20 de Setembro de 1892, que estabelece a organização do Districto Federal, no art. 58, manda passar para o Governo Municipal, entre outros serviços a cargo da União, o da illuminação publica.

Ficou deliberado que, a contar de 1 de Janeiro de 1893, ficaria esse ramo do serviço publico sob a immediata administração da Intendencia Municipal.

Esta disposição legal não foi, porém, effectuada, não só porque a Intendencia Municipal não se achava habilitada a assumir a superintendencia do serviço, senão tambem porque a contractante da illuminação, a "Société Anonyme du Gaz", discordava da transferencia, allegando que antes da Constituição de 24 de Fevereiro, d'esse serviço estava incumbido o Governo Geral, depois Federal, com que a Société havia contractado a illuminação da Capital.

Na lei n. 191 B, de 30 de Setembro de 1893, que fixa a despeza geral da Republica para o exercicio de 1894, pela primeira vez, é dada verba para a illuminação publica.

Para fazer face ás despezas com esse serviço e outros pertencentes á Municipalidade e ainda a cargo da União, a lei n. 265, de 24 de Dezembro de 1894, no art. 5°, mandou o Governo continuar a arrecadar os impostos de transmissão de propriedade e de industrias e profissões no Districto Federal.

O Governo Provisorio não descurou o serviço de fiscalização da illuminação desta

Capital, a cargo da Inspectoria Geral de Illuminação. Deu a esta repartição novo regulamento, que foi approvado pelo decreto n. 967, de 8 de Novembro de 1890.

Este regulamento, com as modificações do decreto n. 1.385, de 19 de Fevereiro de 1891, supprimindo alguns lugares, e as do decreto 1.599, de 18 de Novembro de 1893, que alterou o numero e classe dos empregados, vigorou cerca de 20 annos, até que o Ministro Francisco Sá deu á Inspectoria de Illuminação novo regulamento, compativel com os serviços de que se achava incumbida a repartição fiscalizadora do contracto que acabava de ser revisto. Este novo regulamento foi approvado pelo decreto n. 7.871, de 23 de Fevereiro de 1910.

Para pôr termo ás questões suscitadas entre a Société Anonyme du Gaz e o Governo, que vinham desde 1888, e para regular e modificar diversas clausulas do contracto de 4 de Julho de 1885 e approvado pelo decreto legislativo de 26 de Junho de 1886, resolveu o Vice-Presidente da Republica em exercicio, attendendo á proposta feita pelo representante da "Société" engenheiro Antonio Augusto Fernandes Pinheiro, celebrar com a referida Société o accôrdo constante das bases que baixaram com o decreto n. 826, de 24 de Maio de 1892. Este accôrdo foi approvado pelo decreto legislativo n. 114, de 26 de Outubro do mesmo anno.

Modificação a que se refere o decreto n. 826, de 24 de Maio de 1892:

I

"A clausula I do contracto deve ser entendida do seguinte modo:

A contractante só terá de construir novas fabricas e isso de accôrdo com as necessidades do consumo quando a do Aterrado não mais bastar ou não puder ser desenvolvida conforme as ditas necessidades.

II

A clausula XI do contracto de 26 de Junho de 1886 fica substituida pela seguinte:

"A intensidade da luz dos combustores publicos será equivalente á de onze velas de espermacete das que queimam sete grammas e oitenta centigrammos por hora, eguaes ás empregadas em Londres ou Manchester nas experiencias photometricas.

A pressão minima durante a noite será de vinte millimetros em toda a canalização e a ma ima se limitará a trinta e cinco verificadas nos combustores.

O systema de bicos da illuminação publica é o actual — rasgado, cujo padrão contém a inscripção "Patent Sugg" e se acha na Inspectoria Geral calculado para um consumo de cem litros de gaz por hora.

As onze velas de que se trata acima serão verificadas com este mesmo bico.

O consumo dos combustores publicos será pago por combustor e por hora.

III

A clausula XIII do contracto deve ser entendida do seguinte modo:

"O carvão pertencente á contractante e existente a bordo de navios surtos e a descarregar no porto do Rio de Janeiro, será levado em conta do deposito exigido pela mesma clausula."

IV

A clausula XIV do referido contracto fica assim modificada:

"Dentro do prazo de sete annos, contados de primeiro de Janeiro ultimo, a Sociedade:

Substituirá, no correr dos primeiros cinco annos do prazo supradito, todas as lanternas ou lampeões da illuminação publica, inclusivé os dos jardins e praças, por outros dos padrões modernos usados em Paris, sujeitos os modelos á escolha e approvação do Governo, sendo despositados os padrões escolhidos na Inspectoria, conforme dispõe a mesma clausula.

Estes padrões devem affectar a fórma circular superior e inferoirmente, como modelos para as principaes ruas, jardins, praças e praias dos tes. districtos da illuminação e a fórma quadrangular ou pentagonal par a generalidade das demais ruas.

Todas as lanternas serão bronzeadas e conservadas em bom e asseiado estado.

Dentro dos sete annos estipulados n'este accordo regulamentar, a Sociedade deve substituir em cada um anno successivo a setima parte da totalidade das columnas actualmente existentes, por outras de modelo moderno e elegante até restarem tres mil, cuja conservação é facultada á mesma Sociedade, sendo designadas pela Inspectoria Geral de Illuminação as ruas ou bairros em que poderão estas ficar.

Os actuaes consolos serão conservados, devendo haver um só typo em cada rua.

Tanto as columnas do novo modelo que se collocarem como as tres mil do actual, cuja conservação é facultada, serão pintadas e bronzeadas como as arandellas e conservadas em bom estado e asseio.

A Sociedade apresentará dous outros modelos de columnas modernas e elegantes e correspondentes ás novas lanternas, á escolha e approvação do Governo, fazendo depositar na Inspectoria uma peça do modelo ou dos modelos escolhidos, pintados como devem ficar em serviço".

V

A clausula XVIII do contracto de que se trata fica tambem modificada e entendida deste modo:

"O preço do gaz para a illuminação publica e particular será annualmente fixado, a partir de primeiro de Janeiro do corrente anno, como se segue:

Em Janeiro de cada anno tomar-se-ha a quantidade de gaz consumido, sem contar as perdas da canalização publica; no anno anterior, essa quantidade será decomposta em duas partes, uma de doze milhões de metros cubicos (12.000.000 m. c.) para ser multiplicada por duzentos e daz réis (210) e outra do excedente além d'aquelles doze milhões, para ser multiplicada por cento e noventa e tres réis (193) sempre que o cambio médio bancario a noventa dias sobre Londres no mez de Dezembro do anno anterior houver sido de doze ou menos de doze pence (12 d.) por mil réis ou multiplicada por cento e noventa e dous réis (192), quando aquelle cambio tiver sido de treze pence (13 d.) e assim seguidamente na razão de um real de menos no preço por penny de mais no cambio.

Os dous productos serão addicionados e a sua somma dividida pela referida quantidade e o quociente assim achado será o preço do metro cubico de gaz a applicar ao consumo do anno que começar e que será cobrado de accôrdo com a clausula XIX do mesmo contracto.

Os estabelecimentos de caridade e beneficencia e os de instrucção publica gozarão de abatimento de vinte por cento (20 %) no preço do gaz que consumirem.

O preço do gaz anterior ao primeiro de Janeiro de 1892 é o da mesma clausula antes desta modificação, desistindo, entretanto, a contractante de rehaver a quantia correspondente á reducção temporaria que soffrera."

VI

A clausula XXIV do contracto fica assim alterada:

"A contractante apresentará balancetes semestraes dentro de 30 dias depois de cada semestre e o balanço annual 30 dias depois da data da assembléa geral que o houver approvado.

Outrosim, ministrará em cada semestre e no mesmo prazo que os balancetes, um quadro estatistico da producção, consumo publico e particular do gaz e dos productos e residuos provenientes da fabricação."

VII

A clausula XXXII do contracto de 26 de Junho de 1886, fica assim alterada:

"Ao Governo cabe expedir o regulamento necessario para a fiscalização das obras da fabrica do gaz, assim como de todas as demais obrigações do presente contracto.

A Sociedade Anonyma contribuirá no principio de cada semestre com a

quantia de Rs. 15:000$000 (quinze contos de réis) para as despezas de fiscalização, fazendo recolhel-a ao Thezouro Nacional."

VIII

O Governo restituirá a multa de vinte e seis contos de réis (26:000$000) que impoz á contractante por aviso de 1 de Julho de 1890.

Outras questões surgiram sobre interpretação de clausulas do contracto, nos annos de 1893 e 1894, que, afinal, tiveram solução pelo accôrdo de 1 de Julho de 1895, celebrado entre a nspectoria e a Sociedade.

Para o cumprimento desse accôrdo teve a Sociedade de fazer importantes reformas nas canalizações.

O progresso então em materia de illuminação a gaz exigia que se fizesse alguma cousa em beneficio de nossa Capital. A Inspectoria, como sempre, acompanhava a marcha da industria da illuminação, observava a lucta travada entre o gaz e a electricidade; a um novo invento desta era seguido logo de outro d'aquelle.

Tudo, porém, dependia da reforma do contracto, ao que impedia a lei que transferira para o governo municipal do Districto Federal o serviço de illuminação, até que o decreto legislativo n. 542, de 22 de Dezembro de 1898 determinou "que continue a cargo da União o serviço de illuminação da Capital Federal, ficando o Poder Executivo autorizado a rever o respectivo contracto, sem augmento de onus para o Thesouro, nem para o consumidor".

Pela lei n. 560, de 31 de Dezembro de 1898, artigo 25, lettra *g*, ficou o Governo autorizado a rever o contracto com a Sociedade Anonyma do Gaz do Rio de Janeiro, afim de ser melhorada, sem prejuizo do serviço existente, a illuminação da Capital por meio da electricidade ou outro processo aperfeiçoado, podendo reduzir ou transformar os encargos impostos á Companhia, assim como os favores daquelle contracto, os quaes poderia ampliar, comtanto que dahi não resultasse onus para o Thezouro nem para os consumidores.

Usando dessa autorização, o Governo resolveu innovar o contracto celebrado com a Sociedade Anonyma do Gaz mediante as clausulas que baixaram com o decreto numero 3.329, de 1 de Julho de 1899, cujo termo foi assignado em 14 de Setembro do mesmo anno.

N'este contracto o privilegio para a illuminação publica e particular a gaz corrente foi prorogado até 15 de Setembro de 1945.

A contractante ficou obrigada a substituir o bico então usado nos combustores de illuminação publica por outro de systema aperfeiçoado e á escolha do Governo, dando a intensidade luminosa effectiva de mais de 35 velas inglezas com o consumo maximo de 100 litros de gaz por hora. A substituição ficou regulada do seguinte modo: dentro de nove mezes para uma serie de 3 mil bicos; dentro de cada anno que se seguir 10 °|° dos restantes.

A contribuição imposta á contractante para as despezas de fiscalização foi elevada a cem contos de réis, recolhidos ao Thezouro em duas prestações semestraes.

Cuidou immediatamente a Inspectoria da substituição dos bicos, e, dos estudos a que procedeu, reconheceu que o bico "Auer" era o unico que, naquella época, satisfazia as condições exigidas no contracto ,e que por elle devia ser substituido o bico "Sugg", então empregado nos combustores publicos. Approvada a escolha, pelo Governo, por aviso de 5 de Fevereiro de 1900, teve começo em 1 de Maio a substituição.

Antes de ficar completa a 1ª serie foi aqui conhecido o bico incandescente "Rational", derivado do bico "Auer" de invenção posterior a proposta para a escolha deste. Experiencias photometricas feitas na Inspectoria demonstraram ser o bico "Rational" superior ao do apparelho "Auer", podendo com o mesmo véo deste, satisfazer perfeitamente a intensidade luminosa effectiva de mais de 35 velas inglezas exigidas no contracto com a economia de 15 a 20 °|° sobre o consumo horario maximo de 100 litros estipulado na clausula XV.

Tendo a Companhia proposto o emprego do bico "Rational", de preferencia ao bico "Auer", foi autorizada pelo Governo a collocação daquelle sob as condições seguintes:

1ª. — Manutenção do rheometro regulado para 100 horas, sendo o injector do bico regulado para 80 litros;

2ª. — Pagar o Governo o consumo desses bicos na razão de 85 litros por hora.

Em 31 de Dezembro de 1900, já funccionavam 3.000 combustores com o bico "Rational", das 11.635 luzes existentes naquella data.

Foi um grande melhoramento na illuminação publica a gaz e não pequena economia para o Thezouro, que pagava uma differença de 15 litros de gaz por hora e por luz.

Em Julho de 1908, ficou completamente terminada a substituição. Toda a cidade ficou illuminada a gaz incandescente.

No anno de 1909, foi revisto o contracto de illuminação, que teve sua approvação pelo decreto 7.668, de 18 de Novembro, e cujo termo foi assignado em 27 do mesmo mez.

No que diz respeito ao gaz, foram as seguintes as principaes modificações introduzidas no contracto:

Obrigação da contractante construir uma fabrica de gaz de accôrdo com a melhor pratica moderna neste ramo de industria, e com uma capacidade para produzir, pelo menos, 180 mil metros cubicos de gaz em 24 horas, dentro do prazo de dous annos e meio da data da approvação pelo Governo das respectivas plantas que deviam ser submettidas á sua approvação no prazo de tres mezes da assignatura do contracto

A verificação do poder calorifico do gaz como indice mais seguro de apreciação, para os apparelhos de incandescencia, exclusivamente empregados na illuminação publia, e, principalmente, para applicação do gaz como combustivel.

E, tendo em vista a illuminação particular, na qual não era totalmente empregado o véo incandescente nos bicos, o novo contracto conservou a verificação do gaz tambem pelo seu poder illuminante, adoptando, porém, para essa verificação, padrões

photometricos mais precisos e usados nos melhores laboratorios da Europa e da America.

O calculo do preço do gaz foi alterado, passando a ser feito da seguinte maneira depois de terminada a nova fabrica: "O preço do gaz para a illuminação, tanto publica como particular, será de 200 réis por metro cubico até o consumo annual de 18 milhões de metros cubicos de gaz para todos os mistéres. Quando o consumo de um anno exceder de 18 milhões de metros cubicos, o preço do metro cubico do gaz baixará, a partir do anno seguinte, de meio real por cada augmento de 500 mil metros cubicos até o limite minimo de 100 réis.

O augmento de consumo inferior a 500 mil metros cubicos, será desprezado e o superior até um milhão, dará direito á reducção de um real. O gaz fornecido por preço não superior ao limite minimo fixadopara outro smistéres que não seja a illuminação não será computado para a reducção do preço do gaz para illuminação."

A importancia continuará a ser paga metade em moeda corrente e metade ao cambio par.

A contribuição da contractante para as despezas de fiscalização ficou elevada a Rs. 160:000$000, recolhidos ao Thezouro em duas prestações no principio de cada semestre.

Approvado em 30 de Dezembro de 1909 o projecto para a construcção da nova fabrica, entrou elle logo em execução, e a 23 de Junho de 1911 effectuou-se a inauguração official da nova uzina de gaz, que ficou apparelhada com o que existe de mais moderno e aperfeiçoado nessa industria.

A nova fabrica está localizada nos terrenos delimitados pelas Avenidas do Mangue, Cáes do Porto, ruas: S. Christovão, Pedro Ivo e Souza e Mello. Pelo aforamento do terreno, paga a Sociedade Anonyma do Gaz ao Governo 48 contos de réis por anno.

A fabricação do gaz é feita pelos processos que a technica moderna tem suggerido.

As retortas para distillação de carvão são verticaes, semelhantes ás usadas em Collogne, em Berlim e em outras cidades onde existem importantes installações.

A carga das retortas é feita pelo alto, por meio de transportadores, que, do deposito, trazem automaticamente o carvão e o distribuem pelas retortas. O coke resultante da distillação é tambem mecanicamente transportado até uma installação especial destinada á separação do mesmo. Dois extractores aspiram o gaz produzido e forçam-n'o a passar nos apparelhos de lavagem e de purificação, depois de atravessar os resfriadores.

A capacidade da producção da fabrica é de mais de 180 mil metros cubicos diarios. O gazometro alli construido tem a capacidade de 90 mil metros cubicos.

Ha tambem uma installação para a fabricação do gaz d'agua carburetado.

Ao lado dos apparelhos destinados ao fabrico do gaz outros existem para o aproveitamento industrial dos sub-productos.

Impressiona-se de modo muito agradavel quem visita esta fabrica, onde póde dizer-se ser quasi tudo feito automaticamente e com grande asseio e ordem.

De 1905 a 1912, anno em que attingio o maximo, a illuminação publica a gaz não só foi extendida ás novas avenidas e ruas do centro da cidade, mas tambem ás dos

bairros mais afastados e suburbios mais distantes, que ainda não possuiam illuminação, assim como foi remodelada a de grande numero de vias publicas onde a illuminação existente já era deficiente.

De 1 de Janeiro de 1905, que era de 12.467 o numero de luzes installadas, passou a ser de 22.440, em 31 de Dezembro de 1912, ou um augmento de 9,973 luzes.

Para fazer face ao grande consumo de gaz, quer na illuminação publica, quer na particular, foram assentados nesse periodo 262.271 metros de canalização, incluindo neste numero as reformas.

A rêde de distribuição teve, a partir de 1910, um melhoramento, que consistio na introducção do systema de distribuição de gaz em alta pressão.

Este systema, adoptado com grande proveito em grande numero de cidades, para supprir a deficiencia das canalizações distribuidoras em face do augmento do consumo, está sendo aqui empregado por meio de canalizações virgens para alimentação das canalizações geraes. O gaz depois de comprimido na uzina a duas atmospheras, por meio de compressores "Ingersol", é injectado em diversos pontos da rêde de distribuição, reduzindo-se-lhe convenientemente a pressão, antes de chegar ás canalizações geraes.

Nas novas avenidas Mem de Sá, Cáes do Porto, Mangue (prolongamento), Gomes Freire, foram collocados candelabros de tres luzes.

Em muitas ruas e praças foram substituidas as columnas simples por candelabros de tres luzes, entre outras, nas seguintes:—Assembléa, Carioca, Cattete, Conde de Baependy, Conde de Bomfim, Gloria, Haddock Lobo, Marechal Floriano, Passeio, Pedro Ivo, 1° de Março, (parte), 7 de Setembro, 13 de Maio, Uruguayana, Visconde de Inhauma e Visconde do Rio Branco; praças: Affonso Penna, Arcos, 7 de Março, Duque de Caxias, Mauá, 11 de Junho, 15 de Novembro, Republica e Tiradentes; largos: Carioca, Estacio e S. Francisco; Campo de S. Christovam; Jardim da Praça da Republica; Boulevard 28 de Setembro; Quinta da Boa Vista.

Tiveram tambem candelabros de 3 luzes as ruas Senador Vergueiro e Paysandú, os quaes, por occasião da installação de luz electrica, foram substituidos por columnas simples.

Nas avenidas Beira-Mar e da Praia da Saudade foram collocados candelabros mixtos de 2 luzes de gaz. Na avenida Central, hoje Rio Branco, foram installados candelabros de 5 luzes, pela Commissão Constructora da mesma avenida e entregues á Inspectoria, em Setembro de 1906.

Nas diversas pontes do Canal do Mangue foram collocados candelabros, melhoramento esse feito pela Commissão das Obras do Porto, e tambem entregues á Inspectoria em Setembro de 1906.

Foram egualmente entregues á Inspectoria pela Municipalidade a nova illuminação do terraço do Passeio Publico (presentemente desapparecido), que era constituida de 4 candelabros de 5 luzes, 7 de 3 luzes e 17 meias columnas; a illuminação da balaustrada da Praia do Russell, composta de 12 candelabros de 3 luzes, 11 columnas e 8 arandellas de uma luz cada uma, as 36 columnas da balaustrada do Cáes Pharoux e

s 27 columnas da balaustrada da Gloria, que pertenciam estas ultimas ao antigo gradil da Praça da Constituição, hoje Tiradentes.

Por occasião da installação da illuminação electrica, era ao mesmo tempo inteiramente modificada a illuminação a gaz, procurando-se combinar os dous systemas de illuminação de modo que, em falta de um, se pudesse fornecer luz sufficiente pelo menos para as necessidades mais immediatas de trafego e segurança publica.

Em algumas ruas os combustores de gaz foram collocados alternados com as lampadas electricas; em outros, os combustores, nos intervallos das lampadas, se acham dous a dous em correspondencia; em outros, finalmente, substituiram-se as columnas de uma só luz de gaz por candelabros de tres luzes.

A área da illuminação a gaz extendeu-se da Avenida Meridional (Ipanema) Marquez de S. Vicente (Gavea), Morro do Inglez, rua do Aqueducto, Alto da Boa Vista, Andarahy, Villa Izabel, Engenho Novo, até acima de Cascadura, nos suburbios servidos pela E. de F. Central do Brasil, a estação da Pavuna, na linha auxiliar da mesma estrada, e a Bomsuccesso, na E. F. Leopoldina.

Do anno de 1913 em diante começou a illuminação publica a gaz a diminuir, não só por deficiencia das verbas votadas pelo Congresso Nacional, mas tambem por reconhecer-se que a illuminação das ruas pelo duplo processo — gaz e electricidade — era demasiada e dispendiosa. O gaz foi sendo supprimido por occasião da installação da illuminação por electricidade.

O serviço da illuminação desta Capital, como tambem os demais serviços publicos, soffreu os effeitos decorrentes da situação creada pela grande guerra mundial

O gaz teve, em 1918, o seu momento critico, devido á falta de materia prima pela escassez dos meios de transporte e das restricções decretadas pelo Governo dos Estados Unidos da America do Norte á exportação do carvão. O Governo, ante a situação que se lhe deparou em Agosto desse anno, foi obrigado a tomar providencias no sentido de evitar a falta de gaz á cidade, resolvendo permittir, sob determinadas condições, a fabricação do gaz mixto, e autorizar a suppressão da illuminação a gaz na área illuminada a electricidade.

A extensão total da rêde de canalização de gaz, de varios diametros, em 31 de Dezembro de 1921, era de 825.327 metros. Na mesma data, o numero de combustores era de 17.270 com 20.369 luzes, das quaes 9.794 não funccionavam, provisoriamente.

## IV

### ILLUMINAÇÃO ELECTRICA

Ao contrario do que aconteceu com a illuminação a gaz, não foi a nossa Capital, no paiz, a primeira cidade illuminada por electricidade. Muitas outras a precederam nesse melhoramento. Entre outras, Piracicaba, S. Carlos do Pinhal, Rio Claro, Casa Branca, Jacarehy, Ribeirão Preto e Jahú, no Estado de S. Paulo; Juiz de Fóra, S. João d'El-Rey e Bello Horizonte, no Estado de Minas Geraes; Petropolis e Campos, no Estado do Rio de Janeiro; e as capitaes dos Estados do Amazonas e Pará.

Parece que á antiga Estrada de Ferro D. Pedro II cabe a gloria de ter feito a primeira applicação industrial de luz electrica no Brasil. Em Fevereiro de 1879

a estação da Côrte foi illuminada por 6 lampadas do systema *Jablochkoff*, sendo 4 lampadas na plataforma e 2 no salão de entrada. A energia era gerada por uma machina *Gramme*.

No mesmo anno, o Governo incumbia a Directoria Geral dos Telegraphos de experimentar a illuminação electrica. Recebendo, para esse fim, no meio do anno de 1881, um motor locomovel, duas machinas dynamo-electricas e 16 lampadas de diversos modelos, aquella directoria illuminou com resultado satisfactorio, em 29 de Julho do referido anno de 1881, e em noites subsequentes, metade do jardim do Campo da Acclamação.

A' requisição da Camara Municipal, a mesma directoria, por algumas noites, illuminou a electricidade um trecho da rua fronteira ao edificio do Senado para o serviço nocturno de calçamento, dando essa experiencia bom resultado.

O venerando Conselheiro Ignacio da Cunha Galvão, inspector da illuminação, no seu relatorio apresentado ao Ministro da Agricultura, relativo ao serviço de illuminação a gaz no anno de 1879, anno em que terminou o prazo do contracto de 11 de Março de 1851, suggerio o alvitre de adiar-se por dous ou tres annos a celebração do novo contracto definitivo para illuminação da Capital, de modo a poder-se incluir nesse contracto, conjunctamente com o gaz, a luz electrica, de que se esperavam resultados praticos.

De facto, a verdadeira applicação pratica da electricidade, como illuminação, começou em 1880, com o aperfeiçoamento dos primeiros *reguladores de arco*, e em 1881 com as invenções maravilhosas de Edison e Swan, ao mesmo tempo, das lampadas de incandescencia.

No primitivo contracto de 4 de Julho de 1885, do qual a Sociedade Anonyma do Gaz é cessionaria, prevendo-se a possibilidade da adopção da illuminação electrica nesta Capital, ficou estabelecida a seguinte condição, em uma de suas clausulas:

> "Logo que estiver reconhecida a conveniencia de substituir a actual illuminação pela luz electrica ou por outro novo systema, o Governo poderá determinar a substituição actual, avisando o contractante da sua resolução."

Na innovação do contracto da illuminação, celebrada com a mesma Sociedade em 14 de Setembro de 1899, de conformidade com as clausulas que baixaram com o Decreto n. 3.329, de 1 de Julho do mesmo anno, foi-lhe dado tambem privilegio até 15 de Setembro de 1945 para a illuminação publica da cidade e suburbios por electricidade. Para illuminação particular, porém, ficou estipulado que, a partir de 16 de Setembro de 1915, seria inteiramente livre o fornecimento de energia electrica, quer pela contractante, quer por terceiros.

As principaes condições estipuladas no contracto de 1899, no que diz respeito á illuminação electrica, foram as seguintes:

> "A illuminação electrica estipulada na clausula I deste contracto realizar-se-ha por zonas successivas na área total privilegiada, as quaes serão

designadas pelo Governo. Nessas zonas a illuminação far-se-ha por gaz e por electricidade ou por um só desses processos, a juizo do Governo, que tambem indicará de entre as ruas e praças de cada zona quaes as que devem ser pri-primeiramente illuminadas desde o inicio do serviço. (Claus. 11).

A contractante submetterá á approvação do Governo, no prazo de 6 mezes, contados do dia em que lhe fôr communicada a designação da 1ª zona, a plânta das canalizações necessarias á conducção e distribuição de energia electrica para a illuminação publica e particular dessa zona, e o projecto da usina que fica obrigada a montar, em condições de produzir a energia electrica necessaria á illuminação. As canalizações, assim como as usinas e os focos electricos, collocados nos seus respectivos postes, deverão ficar concluidos e promptos a funccionar dentro do prazo de 18 mezes, contados da data em que forem approvados a planta e projecto acima referidos (clausula III).

Os apparelhos de producção de energia electrica serão accionados por motores a vapor ou a gaz installados na propria fabrica. O Governo, entretanto, poderá permittir o emprego de motores hydraulicos desde que a contractante se sujeite a accordo para reducção dos preços estipulados na clausula XXI (clausula IV).

Os systemas de producção e distribuição de energia electrica serão escolhidos pelo Governo, de accôrdo com a contractante. As lampadas poderão ser collocadas em serie ou em derivação: no primeiro caso ellas serão munidas dos apparelhos necessarios para que se possa effectuar a extincção de uma qualquer sem acarretar a das outras. A contractante é obrigada pôr em pratica todos os melhoramentos que a experiencia demonstrar serem applicaveis aos serviços de que se acha encarregada, tendo em vista os intuitos deste contracto. A canalização será, em regra, subterranea; todavia o Governo poderá, por excepção, e temporariamente, permittir a canalização aérea limitada. O Governo indicará, opportunamente, as prescripções technicas e de segurança a ella referentes. Em todo o caso, porem, a contractante é obrigada a enterrar essa canalização logo que o Governo o exija (clausula V).

A illuminação electrica funccionará segundo o horario estabelecido pelo Governo. Esse horario não poderá fixar tempo menor de quatro horas por noite (clausula XVI).

A illuminação publica por electricidade será fornecida por meio de lampadas de arco, e só por excepção por meio de incandescencia. Ao Governo fica o direito de indicar o numero de lampadas, a especie, a intensidade luminosa, a distancia entre os fócos, sua elevação sobre o chão, a qualidade dos carvões a empregar nas lampadas do arco e os reflectores ou globos apropriados (clausula XVII).

O consumo horario da energia electrica nas lampadas de arco da illuminação publica será contado na razão de 50 watts com 50 volts entre carvões; e o das lampadas incandescentes na razão de 3,7 watts por vela. As

lampadas, os carvões, os postes e os reflectores ou globos serão dos typos que o Governo escolher. As lampadas serão substituidas sempre que a perda da intensidade luminosa attingir a 10 o|o para as incandescentes e 5 o|o para as de arco (clausula XIX).

A contractante é obrigada ao fornecimento de carvões e lampadas, seja de arco, seja de incandescencia, para o funccionamento regular e uniforme da illuminação publica, sem indemnização alguma (clausula XXI).

O consumo de energia electrica será calculado em kilowatts. O preço desta unidade será: para o Governo, de 800 réis nos primeiros 15 annos, de 750 réis, nos 15 seguintes e de 700 réis nos annos restantes até o fim do privilegio; e para os particulares de 850 réis até 15 de Setembro de 1915, ficando d'ahi em diante livre (clausula XXI).

A importancia do consumo será paga metade em moeda corrente e metade ao cambio par (clausula XXXV).

De conformidade com o disposto na clausula II desse contracto, foi approvada, por aviso de 23 de Janeiro de 1903, a designação proposta pela Inspectoria, das ruas e praças da 1ª zona da illuminação electrica e que deveriam ser primeiramente illuminadas por esse systema. Determinou o mesmo aviso que, de accôrdo com a clausula III, fosse fixado o prazo para serem submettidos á approvação do Governo, não só a planta das canalizações necessarias á conducção e distribuição de energia electrica para illuminação, publica e particular das mesmas zonas, como tambem o projecto da usina que a Sociedade era obrigada a montar para aquelle fim.

Em 4 de Julho do mesmo anno, submetteu a Sociedade Anonyma do Gaz á approvação do Governo a planta e o projecto da usina thermica acima referidos.

Causas diversas fizeram com que o Governo adiasse a sua approvação e assim ficou adiada a installação do serviço de illuminação electrica da cidade. Entre ellas estava a de que, naquella época, cogitava-se do aproveitamento da força hydraulica para transformação em energia electrica afim de ser applicada á illuminação e outros serviços federaes.

A utilização da força hydraulica em vez da fornecida pela installação thermica permittiria o barateamento do preço da luz.

A lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903, autorizou o Governo a promover esse aproveitamento. De conformidade com essa autorização, expediu o Governo o respectivo regulamento que baixou com o decreto n. 5.407, de 27 de Dezembro de 1904.

A lei n. 1.316, de 31 de Dezembro de 1904, veio ainda permittir que ás emprezas de electricidade gerada por força hydraulica, que se constituirem para fins de utilidade ou concurrencia publica, se concedam: isenção de direitos aduaneiros, direito de desapropriar os terrenos e bemfeitorias indispensaveis ás installações e execução dos respectivos serviços, e demais favores já comprehendidos na lei de 31 de Dezembro do anno anterior. Regulamenta a concessão desses favores o Decreto n. 5.646, de 22 de Agosto de 1905.

A "Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company" requereu e obteve concessão pelo Decreto n. 5.690, de 20 de Setembro de 1905.

Para o fornecimento de energia electrica ao Districto Federal e ao Estado do Rio de Janeiro, esta empreza montou no rio das Lages, neste Estado, uma grande installação hydro-electrica de systema moderno.

A empreza canadense adquirio o "contrôle" da antiga empreza belga, contractante do serviço de illuminação, fornecendo-lhe a energia electrica de que necessita para a illuminação da cidade, com o consentimento do Governo.

A firma Guinle & Co. que, egual, pretendia fornecer energia electrica a esta Capital, tambem solicitou e obteve os favores da lei de 1904, pelo decreto n. 6.367, de 14 de Fevereiro de 1907, concessão que foi transferida pelo decreto n. 7.456, de 15 de Junho de 1909, á Companhia Brasileira de Electricidade.

Essa firma, tendo obtido do Governo do Estado do Rio concessão para o aproveitamento das quédas do rio Piabanha, proximo de Alberto Torres, construio alli uma installação hydro-electrica tambem de systema moderno.

Ao mesmo tempo que cogitava de modificar o contracto da illuminação a cargo da Sociedade Anonyma do Gaz, estabelecendo entre outras condições a da reducção do preço do kilowatt-hora de energia electrica para illuminação, o inspector geral de illuminação de então, o saudoso Dr. Jayme Benevolo, cuidava tambem de, desde logo, illuminar por electricidade as novas avenidas que, n'aquelle tempo, o Governo Federal e a Prefeitura estavam construindo. Ao Dr. Jayme Benevolo, que, por mais de doze annos seguidamente, de 1° de Fevereiro de 1893 até a sua morte, em 12 de Maio de 1905, superintendeu o serviço de illuminação, deve a Capital da Republica o inicio de sua illuminação electrica.

Assim mandou fazer a installação da illuminação por esse processo na nova avenida da Praia de Botafogo.

Requisitou que a Sociedade do Gaz estabelecesse uma installação provisoria para illuminação da Avenida Central, de modo que as obras d'esta Avenida podessem tambem ser executadas á noite, tornando ao mesmo tempo facil o policiamento em toda a zona de demolição.

Para satisfazer a essa requisição a Sociedade do Gaz contractou com a firma Braconnot Irmãos o fornecimento da energia electrica necessaria para esse fim. Aquella firma installou uma usina electrica com a capacidade sufficiente para fornecer a energia a 40 lampadas de arco com um poder illuminante de cerca de 1.000 velas cada uma. Estas lampadas foram collocadas em grandes postes a 26 metros de distancia um do outro. Em 7 de Setembro de 1904 foi inaugurada essa illuminação provisoria.

Passou depois para a Commissão Constructora da mesma Avenida a superintendencia da installação definitiva da illuminação, serviço esse que foi executado pela Sociedade Anonyma do Gaz.

A perturbação da ordem publica em Novembro de 1904 occasionou a destruição de grande numero de combustores a gaz em varias ruas da cidade.

Como medida de segurança, foi autorizada a Inspectoria de Illuminação a providenciar com a maior presteza para o restabelecimento da illuminação da cidade. Fo-

ram feitas, sem demora, installações provisorias para a illuminação electrica dos bairros da Saude e da Gambôa, morros adjacentes e ruas centraes.

As despezas com as installações e fornecimento de luz, nos mezes de Novembro e Dezembro, importaram em Rs. 74:490$000, para cujo pagamento foi pedido um credito especial.

D'esse serviço foi tambem incumbida a casa Braconnot Irmãos.

Em 7 de Setembro de 1905, foi inaugurada a illuminação electrica provisoria da nova avenida da Praia de Botafogo, com 128 lampadas de arco de 500 velas.

Em 1 de Setembro de 1906, foi entregue á Inspectoria de Illuminação pela Commissão Constructora da Avenida Central a illuminação d'essa Avenida. A sua illuminação electrica era constituida por um candelabro de cinco lampadas, 57 de 3 e um poste simples de uma lampada. O regimen do funccionamento da illuminação electrica era: dias feriados e domingos, tres fócos até uma hora e d'ahi em diante sómente um.

No dia 8 de Novembro de 1906, foram inauguradas as primeiras lampadas da Avenida Beira-Mar: 73 lampadas nas praias do Flamengo e Russell.

Na mesma data foram accesas pela primeira vez as 22 lampadas da Avenida Ligação, e accrescidas á illuminação da Avenida da Praia de Botafogo 19 lampadas, ficando esta ultima avenida com 147 arcos, distribuidos por tres circuitos, dos quaes o segundo com 46 lampadas, no centro da Avenida, só funccionava até 1 hora da madrugada, como meio de economia.

Em 1907, a illuminação electrica da Avenida Beira Mar e seus jardins foi accrescida de 135 lampadas de arco, das quaes 35 em columnas simples e 100 em candelabros mixtos de uma lampada.

Ficou tambem concluida a substituição dos postes e da canalização provisoria desta Avenida e da Praia de Botafogo.

O preço do kilowatt-hora de energia electrica para illuminação publica que vigorava até então, era de 800 réis, metade ouro e metade papel, de accôrdo com o contracto.

No anno de 1907, havendo a Sociedade do Gaz proposto o abatimento de 300 réis no preço do kilowatt-hora de energia electrica produzida por motor hydraulico e fornecida para o serviço de illuminação das Avenidas Central, Beira Mar e Botafogo, resolveu o Governo permittir, a titulo precario e sómente neste caso especial, o uso da corrente electrica gerada na usina hydro-electrica do rio das Lages e fornecida pelas canalizações da "Rio de Janeiro Tramway Light and Power C°" e reservando-se, em qualquer tempo, o direito de exigir a reducção que julgar conveniente, de accôrdo com o contracto de 1899.

De Agosto de 1907 em diante o preço do kilowatt-hora de energia electrica para luz baixou a 500 réis, metade ouro, metade papel.

As primeiras lampadas electricas usadas eram de arco aberto (Westinghouse) que depois foram substituidas pelas de arco fechado (General Electric).

No anno de 1908 teve a illuminação electrica grande desenvolvimento. Em 1 de Janeiro inaugurou-se, definitivamente, a illuminação da Avenida Beira Mar, em sub-

stituição á illuminação provisoria, ficando em serviço 100 candelabros mixtos, em uma lampada de arco, e 54 columnas de uma lampada.

Decidida a realização do certamen commemorativo do primeiro centenario da abertura dos portos do Brasil ao commercio internacional, foi a Inspectoria de Illuminação autorizada a extender á totalidade do recinto da Exposição Nacional, na Praia da Saudade, a área approvada da illuminaçãço electrica, e pelos estudos a que procedeu, de accôrdo com a Inspectoria Geral de Obras Publicas, a qual estava encarregada de planejar e construir os pavilhões, decidio fazer a installação naquella Praia e no recinto da Exposição de 251 lampadas de arco, distribuidas por cinco circuitos, dos quaes dous, com 96 lampadas foram considerados definitivos e para os quaes se fizeram construcções especiaes por meio de ductos. Os outros tres, com 155 lampadas, tiveram caracter provisorio e foram estabelecidos para o fim exclusivo de illuminar as ruas transversaes, parques, jardins e cáes no recinto da Exposição.

Duas vezes adiada a abertura da Exposição Nacional, primeiramente de 15 de Junho para 14 de Julho, depois de 14 de Julho para 11 de Agosto, foi ella solemnemente aberta nesta ultima data.

Foi abundantissimo, variado e do melhor gosto o serviço de illuminação na Exposição. A gaz, a electricidade com lampadas de arco e incandescentes, de todos os feitios e systemas, decorativas e de intensidade, a giorno e em copinhos a illuminação, na porta monumental, no exterior dos edificios, seguindo, em geral, as linhas architectonicas dos pavilhões, no *Chateau d'Eau* de maravilhoso effeito nas suas quédas e jorros luminosos, em toda a parte, emfim, apresentava um aspecto feérico de deslumbramento.

Encerrada a Exposição em 15 de Novembro, preferiu-se, para as necessidades de policiamento, conservar dous dos circuitos provisorios para melhor illuminação daquelle local.

Assim, em 31 de Dezembro de 1908, o numero de lampadas electricas na área approvada era de 646.

O preço da energia electrica para luz continuava a ser de 500 réis, metade em ouro, metade em papel.

Para a illuminação do recinto da Exposição a Sociedade Anonyma do Gaz concordou em fazer uma reducção, estabelecendo o preço de 350 réis por kilowatt-hora, pago tambem metade em ouro e metade em papel.

A' illuminação do recinto, para essa reducção, se addicionou a illuminação decorativa dos edificios, pavilhões e dependencias da Exposição.

Por conta da verba distribuida á Inspectoria de Illuminação foram pagos pela illuminação da área approvada, Rs. 468:590$434, 1/2 ouro, 1/2 papel, no anno de 1908, estando incluida nessa importancia a parte que lhe coube nas despezas com a illuminação da Exposição, na quantia de Rs. 152:915$000, tambem metade em ouro e metade em papel.

As discussões proseguidas em varios annos no sentido de obter a revisão do contracto de illuminação, sómente foram ultimadas definitivamente pelo Ministro Dr. Francisco Sá, em Novembro de 1909.

Essas discussões vinham desde 1904, quando a Sociedade do Gaz apresentou ao Governo uma proposta para reduzir os preços referentes á electricidade, pedindo, em compensação, certas modificações do contracto de 1899.

A Companhia Brazileira de Electricidade havia tambem apresentado ao Governo uma proposta para o fornecimento de energia electrica a esta Capital.

Todos os que se occupam deste assumpto devem estar lembrados da grande discussão, nos jornaes da época, sobre o preço da luz. Dos jornaes foi deslocada a discussão para o Club de Engenharia, em 1906, em torno do *"Estudo comparativo sobre o preço do kilowatt-hora no Brasil e no estrangeiro"*, apresentado ao Conselho Director do mesmo Club pelo illustre professor Dr. Henrique Morize, cuja conclusão foi a seguinte:

> "Em resumo, penso que a corrente electrica póde, actualmente, ser fornecida pela Companhia do Gaz a 320 rs., com metade em ouro, deixando-lhe razoavel lucro e collocando a cidade do Rio de Janeiro senão nas condições de algumas metropoles, pelo menos em acceitaveis condições de preço."

Foi possivel, na revisão de 1909, obter-se preços mais reduzidos, como ver-se-ha adiante.

Terminou em 15 de Novembro de 1906 o quatriennio presidencial sem que tivesse solução a questão.

Renovada a proposta pela Sociedade do Gaz, logo no começo do quatriennio seguinte, só foi resolvido, como acima ficou dito, em Novembro de 1909.

O decreto n. 7.668, de 18 d'esse mez, autorizou a revisão do contracto de 1° de Julho de 1899, celebrado com a Sociedade Anonyma do Gaz para a illuminação da cidade do Rio de Janeiro. Em 27 de Novembro foi o termo do contracto assignado na Secretaria da Viação e Obras Publicas, pelo respectivo Ministro Dr. Francisco Sá, por parte do Governo Federal, e pelo Sr. Alexandre Mackenzie, representante da Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro.

No novo contracto não houve augmento de prazo para o termino do privilegio.

São as seguintes as principaes condições estipuladas em diversas clausulas deste contracto e referentes á illuminação electrica:

> "Os apparelhos geradores de electricidade serão accionados por motor hydraulico, a gaz ou a vapor.
>
> A contractante poderá, mantida, porém, para todos os effeitos a sua responsabilidade, prover-se, para illuminação publica e particular, de energia electrica fornecida por terceiros, depois de approvado pelo Governo o contracto que para esse fim celebrar, e no qual o terceiro se obrigará: a observar as clausulas do presente contracto que lhe forem applicaveis; a sujeitar-se á fiscalização da Inspectoria na parte que interessar á illuminação; a fornecer, si ao Governo convier, nas mesmas condições estipuladas com a contractante, energia electrica para a illuminação publica por cinco

annos, além do termo do presente contracto ou no caso de rescisão ou desapropriação, até 15 de Setembro de 1945; devendo pertencer á contractante os candelabros, lampadas, transformadores e canalizações, exclusivamente empregadas no fornecimento de energia electrica para a illuminação publica, ficando ella obrigada a installar, por si ou por terceiros, dentro do prazo de dous annos e meio, contados da data da approvaçãço da planta da primeira zona a ser illuminada por electricidade, uma usina thermica de reserva, a gaz ou a vapor, com a capacidade de 1.500 kilowatts, em condições de garantir pelo menos a illuminação publica, e a augmentar essa capacidade logo que o consumo da illuminação publica exceda de cinco milhões de kilowatts-horas por anno, realizando este augmento dentro do prazo de um anno e meio, a contar da data da approvação das plantas apresentadas pela contractante, nos termos da clausula III, das canalizações das outras zonas designadas pelo Governo, cuja illuminação determinar o augmento.

Uma vez approvado o contracto com terceiro, as obrigações acima só poderão ser alteradas mediante prévia autorização do Governo.

Si a contractante não se aproveitar, porém, da dita permissão, será obrigada a montar uma usina em condições de produzir a energia electrica necessaria á illuminação (clausula IV).

"A energia electrica para a illuminação publica e particular será fornecida sob a fórma de corrente alternativa monophasica ou multiphasica, com a periodicidade de 50 cyclos por segundo, no minimo, podendo o Governo em qualquer tempo e de accôrdo com a contractante estabelecer outro systema.

As lampadas de illuminação publica serão collocadas em serie e deverão ser installadas de modo que a extincção de qualquer dellas não interrompa o funccionamento das outras" (clausula V).

"A illuminação publica por electricidade será fornecida por meio de lampadas de arco e, só por excepção, por meio de incandescencia" (clausula XVIII).

"As lampadas electricas para a illuminação publica serão installadas em series de arco fechado e do mesmo typo actualmente adoptado e approvado pelo Governo. Caso o Governo deseje substituir o typo de lampadas a que se refere esta clausula, fal-o-ha mediante accôrdo com a Companhia, e havendo economia na substituição, o Governo participará da metade della.

O consumo horario de energia electrica para cada typo de lampada adoptado na illuminação publica será marcado por watt-metro padrão.

Este consumo será medido nas canalizações que alimentam as lampadas.

Os postes e reflectores ou globos serão do typo que o Governo escolher.

Os carvões a empregar serão da qualidade mais apropriada a funccionar com o typo de lampada adoptado." (clausula XIX).

"O consumo de energia electrica para illuminação será calculado em kilowatt-hora.

O preço da energia electrica para a illuminação publica será o seguinte:

No caso de consumo de quinze milhões, ou mais, de kilowatts-horas por anno, 150 réis por kilowatt-hora.

No de menos de quinze milhões até dez milhões, inclusive, 165 réis por kilowatt-hora.

No de menos de dez milhões até sete milhões, inclusive, 175 réis por kilowatt-hora.

No de menos de sete milhões até cinco milhões, inclusive, 185 réis por kilowatt-hora.

Durante o prazo de nove mezes, contados da approvação da planta das canalizações da primeira zona indicada pelo Governo para ser illuminada por electricidade e destinadas ao assentamento das canalizações e á collocação dos fócos electricos nos seus respectivos postes, para o consumo acima previsto de cinco milhões de kilowatts-horas por anno, o preço da electricidade para a illuminação publica será de 280 réis por kilowatt-hora.

Caso a installação não fique terminada e em condições de funccionar durante o referido prazo de nove mezes, o preço do kilowatt-hora para a illuminação publica será, não obstante, de 185 réis por kilowatt-hora.

Até a approvação da planta acima referida, o preço será o que estiver em vigor na data da assignatura do presente contracto.

Para a illuminação particular o preço será de 285 réis por kilowatt-hora, maximo este que não poderá ser excedido mesmo depois de 15 de Setembro de 1915 (clausula XXI).

"O pagamento da energia electrica consumida na illuminação publica e nas repartições publicas far-se-ha mensalmente, bem assim o da energia electrica consumida por particulares. A importancia do consumo será paga, metade em moeda corrente e metade ao cambio par." (clausula XXXV).

Para tornar effectiva a perfeita execução das novas disposições contractuaes, era indispensavel remodelar a organização da repartição fiscalizadora, o que foi feito pelo Ministro Dr. Francisco Sá, dando-lhe novo regulamento que foi approvado pelo decreto n. 7.871, de 23 de Fevereiro de 1910. De accôrdo com a autorização dada ao Governo pela lei da despeza para 1910, a despeza decorrente da reforma (pessoal, material e eventuaes) ficou limitada a importancia da quota de fiscalização (160:000$000).

Pelo decreto n. 9.032, de 18 de Novembro de 1911, teve a Inspectoria outro regulamento.

A Sociedade Anonyma do Gaz, em Novembro de 1909, fez contracto com a "The Rio de Janeiro Tramway Light and Power" para o fornecimento de energia electrica destinada á illuminação, nos termos da clausula IV do seu contracto, cuja minuta foi approvada pelo Governo, em Janeiro de 1910.

Logo depois de assignada a revisão do contracto, em 27 de Novembro de 1909, foram iniciadas, com a desejavel presteza, as novas installações de illuminação electrica, até então restricta, devido ao alto preço da unidade, a algumas das novas avenidas, e cuja generalização se fazia urgentemente necessaria para corresponder á obra de embellezamento da cidade, iniciada no periodo governamental de 1902-1906 e proseguida nos seguintes.

Em 13 de Dezembro do mesmo anno, era feita a designação da primeira zona a ser illuminada por electricidade e immediatamente se iniciaram com grande actividade, os serviços de installação feitos segundo estudos e planos da Inspectoria, sob a direcção do illustre professor Dr. Otto de Alencar.

Esta zona abrangia os bairros mais importantes da cidade, desde Ipanema até S. Francisco Xavier, Conde de Bomfim, Boulevand 28 de Setembro e Alto da Boa Vista.

O andamento dado pela Sociedade Anonyma do Gaz aos serviços foi tal que ao terminar o anno de 1910 já se achavam funccionando, na illuminação publica, 2.936 lampadas de arco, além de 586 existentes, perfazendo o total de 3.522 lampadas.

O preço do kilowatt-hora, metade em ouro e metade em papel, que era de 500 réis, baixou nesse anno, primeiro a 280 réis, durante os trabalhos de installação, e depois a 185 réis, porquanto o consumo annual das lampadas installadas excedeu a cinco milhões de kilowatts-horas.

Dentro do recinto da nova fabrica do gaz foi installada a usina thermica de reserva, com a capacidade de mais de 15 mil kilowatts, que a empreza fornecedora de energia obrigou-se a estabelecer.

Ao terminar o anno de 1911, o consumo annual das 5.597 lampadas installadas era de mais de oito milhões de kilowatts-horas, á vista do que o preço baixou de 185 a 175 réis, metade ouro e metade papel.

Continuou no anno seguinte o desenvolvimento da illuminação electrica, levando-a ás ruas Coronel Rangel e Campinho, bem como ao largo do mesmo nome e á rua Domingos Lopes, em Cascadura, com lampadas de arco. Nos suburbios servidos pela E. F. Leopoldina, Bomsuccesso, Ramos e Penha, foi installada tambem illuminação electrica, porém por meio de lampadas incandescentes de 50 velas.

Tendo attingido a mais de dez milhões de kilowatts-horas o consumo das lampadas, durante o anno de 1912, o preço do kilowatt-hora foi de 165 réis, metade ouro e metade papel.

No anno de 1913, ainda foi grande a ampliação da área illuminada a electricidade, inaugurando-se mais 1.732 lampadas de arco; e elevado o consumo total annual das lampadas a mais de quinze milhões de kilowatts-horas, no mez de Agosto, baixou o preço do kilowatt-hora de 165 réis a 150 réis, metade papel e metade ouro, attingindo assim o preço minimo do contracto, em menos de quatro annos de sua assignatura.

Excedeu ás previsões que no estudo da reforma do contracto serviram de base ao calculo do custo da energia.

No quatriennio de 1914 a 1918, por deficiencia das verbas para a illuminação publica, devido ás condições em que se encontrou o paiz em consequencia da guerra mundial, ficou a Inspectoria sem os recursos necessarios para prover de illuminação o grande numero de logradouros publicos ainda privados desse indispensavel melhoramento. A remodelação da illuminação da cidade desde o anno anterior havia sido suspensa.

Entretanto, algo foi realizado na illuminação electrica. A reducção do horario da illuminação por electricidade da Quinta da Boa Vista deu logar a que, sem augmento de despeza, se fizesse a collocação, em diversas ruas, de 93 lampadas novas, cujo consumo corresponde ao numero de horas reduzidas na referida illuminação da Quinta. Pela remoção de lampadas, de pontos onde eram perfeitamente dispensaveis, foram illuminadas, tambem sem accrescimo de despeza, outras vias publicas. Finalmente, dentro dos pequenos saldos verificados, foram installadas mais algumas lampadas novas.

Segundo disposição do contracto, terminou em 15 de Setembro de 1915 o privilegio da Sociedade Anonyma do Gaz para o fornecimento de energia electrica para illuminação particular, continuando, porém, a concessão até 15 de Setembro de 1945, data em que finaliza o seu contracto de illuminação celebrado com o Governo.

Nenhuma outra empreza, depois da cessação do privilegio, propoz-se a concorrer para o serviço de illuminação particular por electricidade.

Pelos decretos ns. 11.457, de 20 de Janeiro de 1915, e 12.020, de 5 de Abril de 1916, foi remodelada a Inspectoria de Illuminação, com reducção de despeza.

Teve inicio no dia 1 de Agosto, de 1916, no laboratorio da Inspectoria, o serviço de aferição dos medidores electricos. Dessa data em diante, nenhum medidor electrico foi mais assentado sem ter sido previamente aferido e sellado pela Inspectoria.

No anno de 1919, entre outros melhoramentos, foi remodelada a illuminação da Avenida Atlantica, sem augmento de despeza. A illuminação mixta alli existente foi substituida sómente pela luz electrica, em candelabros de tres lampadas incandescentes cada um, equivalentes a uma de arco, adaptando-se para esse fim os candelabros de gaz supprimidos de outros logradouros.

Tendo o Congresso Nacional augmentado a dotação da verba, poude a Inspectoria não só extender a illuminação electrica a muitas ruas, como tambem iniciar novamente a reforma da illuminação da cidade. Nos ultimos dous annos foram installadas mais de novecentos lampadas novas. Grande numero de ruas novas tiveram illuminação electrica e outras tiveram a sua antiga illuminação a gaz substituida pela electricidade.

Entre os principaes melhoramentos realizados nos annos de 1920 e 1921, salientam-se: a reforma da illuminação da Avenida Rio Branco, cujos cinco bicos de gaz de cada candelabro foram substituidos por cinco lampadas incandescentes de 100 velas; egual reforma teve a illuminação da Praça Mauá, sendo collocadas nos antigos candelabros de gaz de tres luzes, tres lampadas incandescentes; a nova illuminação da Avenida Vieira Souto; a illuminação da Estrada D. Castorina, no Jardim Botanico; a il-

luminação do Realengo, onde está situada a Escola Militar; a illuminação do parque do Palacio Guanabara, installada por occasião da visita do Rei Alberto.

Em 31 de Dezembro de 1921, estavam em funccionamento 11.263 lampadas na illuminação electrica da cidade e suburbios.

* * *

A cidade do Rio de Janeiro é dotada de um dos melhores serviços de illuminação do mundo, pela perfeição das suas installações, tanto quanto pela abundancia da luz distribuida.

* * *

INSPECTORES

(DE 1886 A 1822)

*Engenheiro João Nery Ferreira* — de 21 de Agosto de 1886 a 3 de Setembro de 1889.

*Engenheiro João Maria de Almeida Portugal Junior* — de 3 de Setembro de 1889 a 28 de Julho de 1890.

*Engenheiro Antonio Paulino Limpo de Abreu* — de 28 de Julho de 1890 a 17 de Dezembro de 1892.

*Engenheiro Francisco Pinheiro de Carvalho* — interinamente, de 17 de Dezembro de 1892 a 1 de Fevereiro de 1893.

*Engenheiro Jayme Benevolo* — de 1 de Fevereiro de 1893 a 12 de Maio de 1905.

*Engenheiro Julio Delamare Koeler* — interinamente, de 12 de Maio de 1905 a 20 do mesmo mez e anno.

*Engenheiro Theophilo Nolasco de Almeida* — de 20 de Maio de 1905 a 25 de Janeiro de 1908.

*Engenheiro Otto de Alencar Silva* — de 25 de Janeiro de 1908 a 25 de Fevereiro de 1912.

*Engenheiro Oscar Mafaldo de Oliveira* — interinamente, de 25 de Fevereiro a 11 de Abril de 1912.

*Engenheiro Paulo Pinheiro de Queiroz* — de 11 de Abril a 21 de Outubro de 1912, interinamente, e, em commissão, de 21 de Outubro de 1912 a 22 de Março de 1915.

*Engenheiro Oscar Mafaldo de Oliveira* — de 22 de Março de 1915 a 10 de Abril de 1916, interinamente, e, em commissão, de 10 de Abril de 1916 a 6 de Outubro de 1919.

*Engenheiro Adolpho Murtinho* — está exercendo o cargo, em commissão, desde 6 de Outubro de 1919.

CONTRACTOS E LEGISLAÇÃO

Contracto da illuminação por gaz de parte da cidade do Rio de Janeiro, celebrado entre o Governo Imperial e Irineu Evangelista de Souza, em 11 de Março de 1851.

Additamento ao contracto de 11 de Março de 1851, celebrado entre o Governo Imperial e o Barão de Mauá, emprezario da illuminação a gaz, para extender a illuminação para os logares onde existe illuminação por azeite, fóra do perimetro marcado naquelle contracto, em 13 de Outubro de 1854.

Contracto celebrado entre o Governo Imperial e Claudio José da Silva, para o serviço de illuminação dos suburbios da Capital, em 18 de Novembro de 1876.

Decreto n. 8.736, de 18 de Novembro de 1882. — Approva o contracto provisorio celebrado com a "Rio de Janeiro Gas Company, Limited" para continuar a illuminar a cidade do Rio de Janeiro.

Decreto n. 3.278, de 26 de Junho de 1886. — Approva o contracto celebrado entre o Governo Imperial e o cidadão francez Henrique Brianthe, para illuminação da cidade do Rio de Janeiro por gaz corrente.

Decreto n. 826, de 24 de Maio de 1892. — Approva o accôrdo celebrado com a Sociedade Anonyma do Gaz do Rio de Janeiro.

Decreto legislativo n. 114, de 26 de Outubro de 1892. — Approva o accôrdo celebrado entre o Governo e a Sociedade Anonyma do Gaz do Rio de Janeiro, pelo decreto 826, de 24 de Maio de 1892.

Decreto n. 3.329, de 1 de Julho de 1899. — Innova o contracto celebrado com a Sociedade Anonyma do Gaz do Rio de Janeiro.

Decreto n. 7.668, de 18 de Novembro de 1909. — Autorizava a revisão do contracto approvado pelo dec. 3.329, de 1 de Julho de 1909, para illuminação da cidade do Rio de Janeiro.

# ILLUMINAÇÃO PUBLICA A GAZ

## Numero de combustores e despeza de 1854 a 1879

| Annos | N. de combustores em 31 de. Dez. | Importancia em papel da despeza feita em ouro | Annos | N. de combustores em 31 de. Dez. | Importancia em papel da despeza feita em ouro |
|---|---|---|---|---|---|
| 1854 (1) | 1487 | 85:408$195 | 1867 | 5057 | 672:487$932 |
| 1855 | 2214 | 198:595$214 | 1868 | 5055 | 811:694$572 |
| 1856 | 2824 | 266:478$476 | 1869 | 5057 | 714:375$217 |
| 1857 | 3458 | 335:164$966 | 1870 | 5069 | 613:636$698 |
| 1858 | 4162 | 405:965$426 | 1871 | 5104 | 430:640$573 |
| 1859 | 4701 | 471:426$389 | 1872 | 5201 | 535:797$064 |
| 1860 | 4917 | 515:757$640 | 1873 | 5258 | 620:353$953 |
| 1861 | 4934 | 526:883$798 | 1874 | 5342 | 545:347$579 |
| 1862 | 4970 | 448:633$051 | 1875 | 5471 | 481:417$841 |
| 1863 | 4989 | 532:451$348 | 1876 | 5538 | 585:741$479 |
| 1864 | 5024 | 540:107$269 | 1877 | 5572 | 606:573$301 |
| 1865 | 5051 | 578:820$087 | 1878 | 5585 | 642:781$663 |
| 1866 | 5047 | 599:194$399 | 1879 (2) | 5585 | 179:972$198 |

(1) — A illuminação a gaz foi inaugurada na noite de 25 de Março de 1854.
(2) — Em 25 de Março de 1879, terminou o prazo do contracto.

## ILLUMINAÇÃO PUBLICA A GAZ

Contractos provisorios com a "Rio de Janeiro Gas Company, Limited"

Numero de combustores, consumo de gaz e despeza

1879-1886

| Annos | Nº de combustores em 31 de Dezembro | Consumo de gaz metros cubicos | Despeza em ouro | Despeza convertida em papel |
|---|---|---|---|---|
| 1879 (1) | 5610 | 1.579.540 | 368:032$820 | 474:026$272 |
| 1880 | 5853 | 2.131.456 | 497:149$339 | 598:617$639 |
| 1881 | 6097 | 2.174:872 | 521:969$185 | 643:867$576 |
| 1882 | 6137 | 2.237.447 | 536:987$293 | 686:148$140 |
| 1883 | 6197 | 2.247.557 | 548:819$149 | 692:107$008 |
| 1884 | 6208 | 2.272.303 | 554:333$754 | 738:782$306 |
| 1885 | 6216 | 2.270.052 | 554.109$092 | 821:925$542 |
| 1886 (2) | 6216 (3) | 1.595.086 | 382:989$259 | 507:916$120 |

(1) — De 25 de Março a 31 de Dezembro de 1879.
(2) — De 1 de Janeiro a 31 de Agosto de 1886.
(3) — Em 31 de Agosto de 1886.

# ILLUMINAÇÃO PUBLICA A GAZ

## Contracto com a Sociedade Anonyma do Gaz

## Numero de luzes, consumo de gaz e despeza

## 1886-1921

| Annos | N.º de luzes em 31 de Dezembro | Consumo de Gaz Metros cubicos | DESPEZA | | Total da despeza em papel |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Papel | Ouro | |
| 1886 (1) | 6727 | 718.497 | 75:442$238 | 75:442$238 | 167:807$403 |
| 1887 | 7097 | 2.309.020 | 267:702$715 | 267:702$714 | 590:322$949 |
| 1888 | 9725 | 3.268.610 | 343:204$060 | 343:204$060 | 705.177$763 |
| 1889 | 10276 | 3.663.178 | 384:634$016 | 384:204$015 | 767:537$141 |
| 1890 | 10330 | 4.124.707 | 390:266$663 | 390:266$663 | 863:948$827 |
| 1891 | 10431 | 4.188.988 | 403:088$631 | 403:088$631 | 1.093:339$871 |
| 1892 | 10524 | 3.897.469 | 405:503$631 | 405:503$631 | 1.331:237$435 |
| 1893 | 10669 | 3.880.860 | 401:397$449 | 401:397$449 | 1.344:219$289 |
| 1894 | 10681 | 3.940.791 | 403:828$375 | 403:828$375 | 1.498:035$126 |
| 1895 | 10879 | 4.010.497 | 411:075$970 | 411:075$970 | 1.532:531$482 |
| 1896 | 10969 | 4.087.874 | 418:586$905 | 418:586$905 | 1.613.897$300 |
| 1897 | 11063 | 4.120.091 | 421:402$931 | 421:402$930 | 1.905:311$325 |
| 1898 | 10917 | 4.173.979 | 427:336$624 | 427:336$624 | 2.061:902$350 |
| 1899 | 11138 | 4.244.554 | 434:366$408 | 434:366$407 | 2.009:168$120 |
| 1900 | 11619 | 4.243.757 | 447:529$510 | 433:669$500 | 1.692:241$975 |
| 1901 | 11842 | 4.173.470 | 433:517$471 | 431:620$291 | 1.460:773$769 |
| 1902 | 12177 | 4.219.831 | 433:525$550 | 431:972$931 | 1.405:464$757 |
| 1903 | 12301 | 4.220.949 | 441:422$550 | 431:803$056 | 1.412:978$967 |
| 1904 | 12467 | 4.181.636 | 427:906$823 | 427:906$813 | 1.352:185$539 |
| 1905 | 13639 | 4.311.569 | 440:254$316 | 440:254$316 | 1.206:296$826 |
| 1906 | 15331 | 4.751.407 | 480:842$353 | 480:842$352 | 1.312:699$622 |
| 1907 | 16357 | 5.306.276 | 534:554$247 | 534:554$246 | 1.496:751$890 |
| 1908 | 17856 | 5.645.603 | 566:152$589 | 566:152$589 | 1.585:227$249 |
| 1909 | 18677 | 5.941.132 | 594:113$232 | 594:113$232 | 1.663:517$050 |
| 1910 | 20264 | 6.934.645 | 693:637$843 | 693:637$842 | 1.942:185$959 |
| 1911 | 21173 | 7.551.587 | 746:627$695 | 746:627$694 | 2.015:438$488 |
| 1912 | 22440 | 7.918.660 | 764:617$948 | 764:617$947 | 2.056:822$278 |
| 1913 | 22142 | 8.154.354 | 795:049$431 | 795:049$422 | 2.548:752$229 |
| 1914 | 22105 | 8.057.925 | 797:734$536 | 797:734$528 | 2.457:022$354 |
| 1915 | 22080 | 8.052.792 | 801:252$791 | 801:252$787 | 2.604:071$562 |
| 1916 | 22065 | 8.050.427 | 805:021$719 | 805:021$719 | 2.625:535$236 |
| 1917 | 22037 | 8.029.001 | 802:900$157 | 802:900$157 | 2.510:502$902 |
| 1918 | 21970 (2) | 7.014.991 | 701:499$098 | 701:499$098 | 2.182:585$750 |
| 1919 | 10688 (3) | 3.878.012 | 387:801$270 | 387:801$270 | 1.121:051$569 |
| 1920 | 10785 (4) | 4.354.846 | 435:484$650 | 435:484$650 | 1.293:251$708 |
| 1921 | 10875 (5) | 4.294.400 | 429:440$071 | 429:440$071 | 1.848:729$196 |

1 — A Sociedade Anonyma do Gaz tomou conta do serviço da illuminação a gaz em 1 de Setembro de 1886.

2 — De 1 de Outubro a 31 de Dezembro, estiveram apagadas provisoriamente 12393 luzes.

3 — Das 21488 luzes estiveram apagadas 10800 (provisoriamente).

4 — Das 20632, idem idem, idem 9847, idem.

5 — Das 20369, idem, idem, idem 9794, idem.

# ILLUMINAÇÃO PUBLICA A ELECTRICIDADE

## Contracto com a Sociedade Anonyma do Gaz

## 1905-1921

| Annos | Numero de focos em 31 de Dezembro de cada anno | Consumo de energia electrica K. W. H. | DESPEZA | | Despeza total em Papel |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Em papel | Em ouro | |
| 1905 | 128 | 47.484 | 18.993$418 | 18.993$418 | 52:041$965 |
| 1906 | 397 | 239.209 | 95:683$637 | 95:683$636 | 261:216$327 |
| 1907 | 432 | 519.934 | 183:741$019 | 183:741$018 | 514:474$851 |
| 1908 | 646 | 631.351 | 234:295$217 | 234:295$217 | 656:026$608 |
| 1909 | 586 | 784.323 | 200:337$407 | 200:337$407 | 560:934$740 |
| 1910 | 3.522 | 2.935.685 | 389:809$160 | 389:809$160 | 1.091:465$648 |
| 1911 | 5.597 | 8.816.535 | 802:433$030 | 802:433$029 | 2.158:344$849 |
| 1912 | 7.366 | 11.819.352 | 971:160$356 | 971:160$356 | 2.612:421$358 |
| 1913 | 9.329 | 15.447.168 | 1.231:282$712 | 1.231:282$691 | 3.312:150$472 |
| 1914 | 9.405 | 17.148.014 | 1.290:823$143 | 1.290:823$136 | 3.975:735$266 |
| 1915 | 9.428 | 17.160.074 | 1.287:005$513 | 1.287:005$509 | 4.182:767$909 |
| 1916 | 9.428 | 17.237.430 | 1.292:807$182 | 1.292:807$183 | 4.212:837$869 |
| 1917 | 9.535 | 17.213.537 | 1.291:015$346 | 1.291:015$346 | 4.036:751$934 |
| 1918 | 9.951 | 17.410.953 | 1.305:821$472 | 1.305:821$472 | 4.052:920$316 |
| 1919 | 10.395 | 17.843.110 | 1.338:233$283 | 1.338:233$283 | 5.209:822$463 |
| 1920 | 10.846 | 18.603.441 | 1.409:318$122 | 1.395:253$122 | 5.473:914$599 |
| 1921 | 11.263 | 19.229.556 | 1.461:283$224 | 1.442:216$724 | 7.657:363$850 |

## POTENCIAL DO PATRIMONIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1921

### *Gaz*

O valor do *capital* de primeiro estabelecimento, referente ao gaz, dado pela Sociedade Anonyma do Gaz do Rio de Janeiro, importa em 39.220:533$681, quantia essa ainda não totalmente conhecida pelo Governo.

Attribuimos ao material do gaz, ora em serviço, o valor de 24.927:083$842, assim discriminado:

| | |
|---|---|
| Fabrica do Gaz . . . . . | 9.691:710$991 |
| Gazometros externos á Fabrica, inclusive terrenos e edificios . . | 1.633:076$958 |
| Canalizações . . . . . | 10.459:115$893 |
| Combustores . . . . . | 1.816:649$000 |
| Ramaes particulares . . . . . | 820:842$000 |
| Medidores . . . . . | 505:698$000 |
| Valor do terreno do edificio da antiga Fabrica do Gaz . . . | 2.300:000$000 |
| Total . . . . . | 27.277:083$842 |

### *Electricidade*

A Sociedade Anonyma do Gaz do Rio de Janeiro, contractante do serviço de illuminação, dá ao *capital* empregado no estabelecimento de luz electrica para a illuminação publica d'esta Capital o valor de 6.579:948$117, que ainda não está reconhecido pelo Governo.

Attribuimos ao *material* referente á illuminação publica por electricidade, ora em serviço, o valor de 4.487:416$205, assim discriminado:

| | |
|---|---|
| Ductos . . . . . | 1.036:587$000 |
| Cabos . . . . . | 466:445$700 |
| Fios . . . . . | 621:033$600 |
| Postes e lampadas . . . . . | 1.765:192$000 |
| Transformadores e quadros . . . | 598:157$905 |
| Total . . . . . | 4.487:416$205 |

## PATRIMONIO EFFECTIVO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1921

*Laboratorio de gaz*

| | |
|---|---|
| Apparelhos, mesas apropriadas para os mesmos e para os trabalhos de laboratorios, armarios, etc . . . | 26:959$000 |

*Laboratorio de electricidade*

| | |
|---|---|
| Apparelhos, mesas apropriadas para os serviços de laboratorios, armarios, etc. . . . . | 23:350$000 |
| Livros technicos (181 volumes) . . | 4:525$000 |
| Moveis, machinas de escrever e calcular . . . . . | 15:230$000 |
| Automoveis (2) . . . . . | 30:000$000 |
| Total . . . . . | 100:064$000 |

ELECTRICA PARA ILLUMINAÇÃO PARTICULAR — 1886-1921

| | | | Para illuminação | Para outros misteres | Total | de energia electrica para illuminação K. W. H | Preço médio, em réis | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Gaz | Electricidade |
| 1886 | 13.399 | — | 1.866 229 | — | 1 866 229 | — | 232,57 | — |
| 1887 | 14 706 | — | 6 353 195 | — | 6 353 195 | — | 229,95 | — |
| 1888 | 15.267 | — | 7 422 929 | — | 7 422 929 | — | 226,58 | — |
| 1889 | 15 860 | — | 7.604 791 | — | 7 604.791 | — | 209,69 | — |
| 1890 | 16 520 | — | 8.100 433 | — | 8 100 433 | — | 230,65 | — |
| 1891 | 17 329 | — | 9 765 600 | — | 9 765 600 | — | 295,18 | — |
| 1892 | 18 003 | — | 10 578 241 | — | 10 578 241 | — | 445,32 | — |
| 1893 | 19 089 | — | 11 377 535 | — | 11 377 535 | — | 344,95 | — |
| 1894 | 19 982 | — | 11 909 364 | — | 11 909 364 | — | 376.67 | — |
| 1895 | 22 136 | — | 13 293 034 | — | 13 294 034 | — | 380,99 | — |
| 1896 | 22 748 | — | 13.558 229 | — | 13 558 229 | — | 405,35 | — |
| 1897 | 22 227 | — | 13 247 905 | — | 13 247 905 | — | 460,05 | — |
| 1898 | 21 932 | — | 13 307 841 | — | 13 307 841 | — | 486,91 | — |
| 1899 | 21 254 | — | 13 676 352 | — | 13 676 352 | — | 474,94 | — |
| 1900 | 19 559 | — | 13.436.924 | — | 13 436 924 | — | 394,54 | — |
| 1901 | 19 292 | — | 13 214 324 | — | 13 214 324 | — | 344,99 | — |
| 1902 | 19 875 | — | 13 360 603 | — | 13 360 603 | — | 333,89 | — |
| 1903 | 20 145 | — | 13 273 013 | — | 13.273 013 | — | 332,47 | — |
| 1904 | 20.391 | — | 13.480 751 | — | 13 480 751 | — | 328,45 | — |
| 1905 | 21.137 | — | 14 491 330 | — | 14.491 330 | — | 274,42 | — |
| 1906 | 22 235 | — | 16 144 206 | — | 16 144 206 | — | 270,00 | — |
| 1907 | 23 879 | 314 | 17.363 407 | — | 17 363 408 | 346,349 | 279,46 | 972,63 |
| 1908 | 24 531 | 1.340 | 18 345 781 | — | 18 345 781 | 1 575 022 | 278,95 | 695,36 |
| 1909 | 24 767 | 3.839 | 17.919 410 | — | 17.919 410 | 2.955.995 | 278,21 | 630,00 |
| 1910 | 25 657 | 7 266 | 16.831 382 | — | 16 831 382 | 6.158 252 | 267,20 | 380,68 |
| 1911 | 24 542 | 10.734 | 16 659 078 | — | 15 659 077 | 8.959.681 | 263,87 | 381,22 |
| 1912 | 23.562 | 20 024 | 15 013 466 | 1 278 449 | 16 291 915 | 11.653 036 | 259,04 | 380,54 |
| 1913 | 23 558 | 28 560 | 12 321 143 | 4.766 835 | 17 087 978 | 15 016 322 | 260,71 | 381 04 |
| 1914 | 23 478 | 35 492 | 10 842 240 | 7 577 047 | 18 419 287 | 16 349 364 | 276,90 | 398,57 |
| | 24 424 | 41.693 | 9 060.555 | 8.704 279 | 17 764 834 | 16 023 304 | 313,53 | 449,01 |
| | 20 716 | 47.651 | 7 820 684 | 9 561 946 | 17 382 630 | 16.975 447 | 324,20 | 462,01 |
| 1917 | 21 324 | 54 086 | 8.251 956 | 12 060 824 | 20 312 780 | 18 752 213 | 311,13 | 443 37 |
| 1918 | 21.665 | 61 497 | 8 670 909 | 16.532 724 | 25.203.633 | 21.282 035 | 308,03 | 438,95 |
| 1919 | 22 149 | 70.103 | 7.922 147 | 22.072 073 | 29 994 220 | 25 303 037 | 279,75 | 398,64 |
| 1920 | 23 248 | 75 415 | 9 304 676 | 25 798 650 | | | | |
| 1921 | 24 847 | 79.809 | 8 996 658 | 28 032 293 | 37 028 951 | 29 572 521 | 426,70 | 608,04 |

INSPECTORIA FEDERAL
DE OBRAS CONTRA AS SECCAS

# OBRAS CONTRA AS SECCAS

## HISTORICO

A região do nordeste brasileiro, abrangendo os Estados do Piauhy, Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e norte de Bahia, é, devido a causas diversas, sujeita ás seccas que, por suas consequencias e effeitos desastrosos, se consideram calamidade publica.

No livro *Sertões*, do conhecido escriptor Euclydes da Cunha, encontra-se uma referencia ás maiores seccas de que ha memoria e que foram as de (1710-1711), (1723-1727). (1736-1737), 1744-1745), (1777-1778), (1808-1809), (1824-1825), (1835-1837), (1844-1845) e (1877-1879).

Pela inspecção d'este quadro, conforme assignalou pela primeira vez o Senador Thomaz Pompeu, verifica-se que o phenomeno reapparece em periodos mais ou menos identicos, no curso de cada seculo, evoluindo segundo uma lei natural, desconhecida até o presente.

Até certa epoca, para attenuar os effeitos de taes flagellos a acção do poder publico limitava-se á remessa de viveres cuja distribuição ao povo se fazia nas cidades mais proximas do littoral, devido ás difficuldades de transporte para o interior. Depois de devastados os sertões e extinctas as aguadas a população deslocava-se, como podia, agglomerando-se nos pontos onde se distribuiam os soccorros e vivendo em promiscuidade sem hygiene corporal por falta de habito e escassez de agua que só era utilisada como alimento.

Em tal conjunctura irrompia quasi sempre a peste sob fórmas diversas, para fazer companhia á fome, como aconteceu no Ceará, em 1877, o anno fatidico de triste lembrança para os que ainda sobrevivem e que foram testemunhas oculares de indescriptiveis quadros de miseria.

N'aquelle anno e em 1878, profissionaes de renome occuparam-se do assumpto pela imprensa do Rio de Janeiro, entre outros os engenheiros André Rebouças e José Americo dos Santos. O Conselheiro Beaurepaire Rohan, conhecendo bem a zona arida do nordeste, escreveu a respeito interessante memoria sob o titulo: "*Considerações*

*acerca dos melhoramentos de que, em relação ás seccas, são susceptiveis algumas provincias do Norte".*

O Dr. R. Gabaglia, depois de convenientes estudos do que observara na região das seccas, publicou os "*Ensaios sobre alguns melhoramentos tendentes á prosperidade da Provincia do Ceará*", em que propunha a construcção de uma serie de barragens moveis nos leitos dos rios, no intuito de formar canaes que ao mesmo tempo fornecessem agua para a irrigação dos terrenos marginaes e facilitassem os transportes.

No mez de Outubro de 1877, em sessões memoraveis do Instituto Polytechnico, sob a presidencia do Conde d'Eu, foram suggeridos e discutidos diversos alvitres, para conjurar a crise, tomando parte nos debates, entre outros, o Conselheiro depois Barão de Capanema, Dr. André Rebouças, Visconde de Barbacena, Dr. Alvaro de Oliveira, Conselheiro Beaurepaire Rohan, Dr. Buarque de Macedo.

O Conde d'Eu, de accordo com a opinião de distinctos engenheiros, apresentou, sendo approvada, a seguinte proposta:

"1°. — Construir, quanto antes, no interior da Provincia do Ceará e outras assoladas pela secca, reprezas nos rios e açudes nas localidades que para tal fim fossem mais apropriadas ao abastecimento d'agua no mesmo interior, e prolongar a estrada de Baturité;

2°. — Activar ou executar, para dar trabalho e salarios á população que se tem retirado para os centros mais favorecidos: a construcção das vias ferreas já estudadas na região flagellada pela secca; as obras de melhoramento dos portos maritimos e fluviaes; a construcção de linhas telegraphicas, geraes; a desapropriação dos terrenos marginaes d'essas vias ferreas para serem divididas pelos retirantes ou colonos nacionaes;

3°. — Estudar as medidas indicadas pelo Dr. Raja Gabaglia em relação ao Ceará."

Acceitando todas essas suggestões, o Governo Imperial, por acto de 7 de Dezembro de 1877, nomeou uma commissão composta do Conselheiro Henrique de Beaurepaire Rohan e dos engenheiros Antonio Paulino Limpo de Abreu, Alfredo José Nabuco de Araujo Freitas, Ernesto Antonio Lassance da Cunha, Julius Pinkas, Henrique Foglare, Adolpho Shwartz e Leopoldo Schriner, com a incumbencia de percorrer a provincia do Ceará e estudar os meios praticos de abastecimento, durante as estiagens, da quantidade d'agua sufficiente para as necessidades da população, manutenção do gado e estabelecimento de um systema de irrigação que tornasse sempre possivel a cultura das terras.

Chegando á Fortaleza no dia 13 de Janeiro de 1878, a commissão, chefiada interinamente pelo engenheiro Julius Pinkas, não seguiu para o interior da provincia devido ás difficuldades de conducção, sendo encarregada pelo presidente do Ceará, Conselheiro João José Ferreira de Aguiar, de examinar a possibilidade de realisar o melhoramento do porto da capital segundo o plano do engenheiro inglez Hawskhaw. Desempenhando-se d'esse encargo, o eng. chefe declarou que para a execução do projecto constando da construcção de um quebra-mar de 670 metros de comprimento por 10 de

largura na parte superior e altura de 7 metros, ligado ao littoral por um viaducto de ferro com 250 metros de extensão por 10 de largura tornava-se necessario:

1°. — Formar uma camada inferior de pedras relativamente pequenas que poderiam ser transportadas do Mucuripe em jangadas, sendo o volume total de 39.000 metros cubicos.

2°. Fabricar 10.000 metros cubicos de blocos de concreto e transportar 25.000 metros cubicos de grandes pedras pesando cada uma, pelo menos 10 toneladas, para a construcção superior.

3°. — Abrir grandes pedreiras na Munguba e no Mucuripe, ligando as primeiras á via ferrea.

4°. — Construir uma ponte provisoria no logar do viaducto, ou construir logo o proprio viaducto, ligando-o á estação central da via ferrea.

5°. — O fornecimento de 8.000 metros correntes de madeira de lei, 4 lanchões e 500 metros de trilhos para a ponte, além de material para uma linha ferrea provisoria de 2.200 metros e mais os apparelhos para o trabalho das pedreiras e fabrico do concreto.

6°. — Despesa, approximada, de 1.200:000$000.

Essa obra, entretanto, não se executou por falta de autorisação.

Emquanto aguardava opportunidade de internar-se pelos sertões, a commissão teve o encargo de estudar os meios de evitar as inundações da cidade de Aracaty; para isso os Engenheiros Lassance da Cunha e Foglare levantaram a planta e organisaram um projecto.

Cogitou-se tambem do abastecimento d'agua de Fortaleza, com o aproveitmaento dos mananciaes da serra do Maranguape. Essa medida, porém, não foi levada a effeito por se haver verificado a impossibilidade de captar as aguas da serra nas estiagens prolongadas.

No mez de Fevereiro, tendo cahido algumas chuvas que facilitavam as viagens pelo interior, a commissão iniciou os seus trabalhos segundo as instrucções do Governo Imperial. Effectuou-se a exploração do systema hydrographico da provincia em uma zona de 20 a 30 leguas do littoral com o fim de conhecer-se a possibilidade de construir grandes reprezas ou uma serie dellas no curso de cada rio, permittindo conservar, durante as seccas, a agua sufficiente para a lavoura e a creação de gado.

Com os resultados d'esses estudos e diversos informes sobre os boqueirões existentes em Lavras e outros pontos, a commissão enviou ao Governo uma exposição minuciosa das obras que deviam realisar-se, propondo:

a construcção da estrada de ferro de Baturité, além de Pacatuba, cujo traçado já fôra approvado pelo Governo;

a construcção de mais duas ferro vias: uma entre Camocim e Sobral e outra do Aracaty ao Icó;

a construcção de trinta açudes, com capacidade de um milhão de metros cubicos cada um;

o estabelecimento de observatorios meteorologicos;

construcção de um canal para ligar os rios Jaguaribe e São Francisco.

Foram apresentados ao Governo projectos de açudes nos valles do Gererahú, Quixadá, Quixeramobim e nas comarcas de Sobral, Acaralhú e Granja.

A commissão foi dissolvida por acto do Ministerio do Imperio datado de 22 de Junho de 1878, sendo alguns dos engenheiros aproveitados na construcção das estradas de ferro de Baturité e Sobral, que o Governo decretou.

Por sua vez a Presidencia do Ceará resolveu secundar a acção do Governo Imperial no combate ao flagello, não obstante a crise financeira do momento.

N'esse sentido o Dr. José Julio de Albuquerque, presidente da provincia, acceitando a opinião geral dos profissionaes, suggeriu á Assembléa provincial a conveniencia da construcção de açudes que ella assim classificava:

1°. — Os pequenos açudes destinados aos usos das fazendas de criação e lavoura, a cargo dos particulares; 2°. — os açudes destinados a fornecer agua para uso dos habitantes de uma cidade, villa ou povoado, a cargo das municipalidades; 3°. — os açudes á margem das estradas para uso dos viandantes, a cargo da provincia; 4°. — os grandes açudes destinados a formar lagos que facilitassem a cultura de vastos terrenos, arrendados nos annos de inverno regular e distribuidos durante os annos de secca, gratuitamente ou por modica renda, entre os necessitados de soccorros, que pudessem lavral-os, mediante um systema aperfeiçoado de irrigação que fosse estabelecido. Estes ultimos ficariam a cargo do Estado.

* * *

Decorridos dois annos, em 1880, o Governo Imperial mandou, novamente, e aminar os boqueirões mais apropriados á construcção de grandes reprezas no sertão do Ceará, sendo commissionado para tal fim o engenheiro especialista Jules J. Revy, que depois dos estudos necessarios a que procedeu, propoz, como melhor solução, que se construissem:

1°. — O *açude de Itacolomy*, situado a 28 kilometros de Granja, a 32 de Viçosa e a 70 do ponto maritimo mais proximo; a barragem projectada com 30 metros de altura e 1.095 de comprimento permittiria represar 190.000.000 metros cubicos d'agua, irrigar 3.800 hectares de terras cultivadas, orçando as obras em 1.500:000$000.

2°. — O *açude de Lavras*, planejado nas seguintes condições: barragem com altura de 40 metros e comprimento de 315 metros; bacia hydraulica de fórma alongada, de 30 kilometros, no sentido do curso do rio Salgado, cubando 1.500.000.000 de metros cubicos d'agua; area irrigavel de 100.000 hectares nos campos e planicies do Icó, Limoeiro e Russas; orçamento da construcção 5.633:000$000.

3°. — O *açude de Quixadá*, distando seis kilometros á montante da cidade do mesmo nome pelo valle do rio Sitiá. O projecto Revy, apresentado ao governo em 1882 e approvado em 1884, tinha as seguintes caracteristicas: cinco barragens com a extensão total de um kilometro; bacia hydraulica de contorno igual a 91 kilometros, cubando 137.000.000 m3.

* * *

A primeira obra de vulto, construida para prevenir, de futuro, os effeitos desas-

trosos das seccas, foi o açude de Quixadá, sendo o engenheiro Revy, auctor do projecto, incumbido de executal-o, em 1884.

Na primeira phase da construcção pouco se fez, dissolvendo-se a commissão constructora em 1886, por ordem do Governo.

Durante a secca de 1888, no intuito de dar trabalho aos indigentes, resolveu o Governo que proseguissem as obras ainda sob a direcção do engenheiro Revy.

Cahindo a Monarchia em 15 de Novembro de 1889, o Governo Provisorio extinguiu a commissão por acto de 7 de Dezembro do mesmo anno, para reorganisal-a pouco depois, sob a chefia do engenheiro Ulrico Mursa.

O exame do local do açude levou o segundo engenheiro chefe a modificar o primitivo projecto Revy, o que foi approvado pelo Governo, sendo atacadas em 15 de Novembro de 1890 as obras da barragem central que se projectou em arco de raio de 249 metros e desenvolvimento de 415.

E, assim, após tantas difficuldades e suspensões dos trabalhos da construcção, terminou esta em 1906, ficando a bacia hydraulica com as seguintes dimensões:

| | |
|---|---|
| Contorno. . . ..... | 91 kilometros |
| Profundidade maxima . ..... | 16 metros |
| Profundidade media . ..... | 6m.30 |
| Volume d'agua na cota 15 ..... | 137.531.000m3 |

Obras executadas:

Barragem central de alvenaria e concreto com 415 metros de comprimento, perfil de altura maxima igual a 25m,80, crista de 3m,30 e base de 15 metros

Barragem Norte, de terra, com 209 metros de extensão, altura maxima de 5 metros.

Barragem Austral, de terra, tendo altura maxima de 17m e comprimento ed 243 metros.

Barragem da Lagoa dos Forges com a extensão de 464m e altura maxima excedendo pouco de 2 metros.

Dois sangradouros entre as barragens Norte e Central. Torre de tomada d'agua de alvenaria de apparelho.

Rêde de irrigação, comprehendendo o canal medidor e os ramaes com o comprimento total de 13.320 km., os canaes derivados tendo a extensão de 16.570 km. e area irrigavel total de 1.300 hectares.

A rede de irrigação foi ampliada durante os annos que se seguiram, tendo o Governo, por acto de 23 de Julho de 1904, mandado cobrar taxas por serviços prestados no açude Quixadá, de accordo com a tabella approvada pelo Ministro da Viação na mesma data.

No intuito de estender por toda a região arida as obras contra as seccas o Governo nomeou a *"Commissão de Açudes e Irrigação no Estado do Ceará"*, que se regulou pelas instrucções expedidas com a portaria de 2 de Maio de 1904.

Essa commissão estudou os açudes *Varzea da Volta, Tucunduba, Aracá, Santo Antonio* e *Pedra Branca;* e construiu o açude *Aracahú-Mirim*, com barragem de terra

de 442 metros de comprimento, 18 metros de altura, 8 no coroamento e 88 na base.

A bacia hydraulica do *Aracahú-Mirim* permitte armazenar 60.000.000 de metros cubicos d'agua, tendo uma bacia hydrographica de cerca de 50.000 hectares.

* * *

Mais tarde, em 21 de Outubro de 1909, o Governo baixou o decreto n. 7.619, approvando o Regulamento que organisou os serviços contra os effeitos das seccas, os quaes ficaram a cargo de uma divisão especial do Ministerio da Viação, intitulada "Inspectoria das obras contra as Seccas".

Conforme dispunha esse regulamento, a Inspectoria deveria construir:

I — estradas de ferro de penetração;

II — estradas de ferro affluentes das estradas principaes;

III — estradas de rodagem e outras vias de communicação entre os pontos flagellados e os melhores mercados e centros productores;

IV — açudes e poços tubulares, os artezianos e canaes de irrigação;

V — barragens transversaes submersas e outras obras destinadas a modificar o regimen torrencial dos cursos d'agua;

VI — Drenagem dos valles desaproveitados no littoral e melhoramento das terras cultivaveis do interior. Além d'isso, no plano das obras, o regulamento incluia outros trabalhos cuja utilidade a experiencia tinha demonstrado para os fins que se visava.

A nova divisão de obras publicas do Ministerio deveria ter tambem o encargo de installar observatorios meteorologicos e estações pluviometricas; fazer o estudo systematizado das condições meteorologicas, geologicas e topographicas das zonas assoladas; e, finalmente, conservar e reconstituir as florestas.

De accôrdo com uma disposição regulamentar os açudes classificaram-se do seguinte modo:

*Os grandes açudes*, com capacidade superior a dez milhões de metros cubicos d'agua; os *açudes medios*, podendo armazenar, pelo menos, dois milhões de metros cubicos; e os *pequenos açudes*, com bacia hydraulica capaz de reprezar no minimo meio milhão.

As primeiras verbas orçamentarias destinadas á Inspectoria limitaram-se, em 1910 e 1911, a mil contos de reis por anno, não podendo, por isso, dar-se, como era indispensavel, grande impulso inicial aos serviços.

Em 1911 o Governo expediu o Decreto n. 9.256, dando á nova divisão do Ministerio o caracter de repartição permanente. Infelizmente, porém, a Inspectoria continuou impossibilitada de realizar o plano dos serviços e obras traçado nos seus regulamentos devido á deficiencia das verbas votadas pelo Congresso que foram as seseguintes:

| | |
|---|---|
| Para os trabalhos de 1912 ..... | 7.000:000$000 |
| Idem idem de 1913 ..... | 7.000:000$000 |
| Idem idem de 1914 ..... | 4.300:000$000 |
| Idem idem de 1915 ..... | 2.200:000$000 |

| | |
|---|---|
| Idem idem de 1916 | 1.904:320$000 |
| Idem idem de 1917 | 1.734:320$000 |
| Idem idem de 1918 | 1.734:320$000 |
| Idem idem de 1919 | 1.804:000$000 |

Não obstante a estreiteza d'esses recursos, decorrido o primeiro anno de labor, de Outubro de 1909 a igual mez de 1910, a Inspectoria sob a chefia do Dr. Miguel Arrojado Lisbôa conseguira realizar o reconhecimento geologico do Ceará, Parahyba e Rio Grande do Norte, fazer investigações referentes á botanica — vegetação e florestação e bem assim organizar um mappa topographico dos mesmos Estados.

Os serviços geologico e botanico ficaram a cargo de especialistas competentes, entre outros, R. Crandall, A. Lofgren e L. Zehnter, sob a direcção do Dr. Orville Derby, então chefe do Serviço Geologico e Mineralogico do Brasil. Os engenheiros Arnaldo Pimenta da Cunha e Gastão Gomes determinaram as coordenadas geographicas de pontos importantes do interior, que deviam ser fixados com exactidão no mappa topographico.

Além d'isso, foram iniciadas ou continuadas as construcções dos açudes *Acarape do Meio* e *Santo Antonio de Russas*, no Ceará; *Soledade* e *Mogeiro* na Parahyba; *Corredor* e *Curraes*, no Rio Grande do Norte. Effectuaram-se tambem os estudos e projectos de diversos açudes publicos e particulares, sendo perfurados varios poços.

Attestando a efficiencia d'esses primeiros esforços existem 12 publicações officiaes da Inspectoria, datadas de Outubro de 1910, constando de mappas topographicos, geologicos e botanicos, carta pluviometrica e varias memorias sobre projectos e orçamentos de açudes, chuvas e climatologia da região das seccas.

Durante os annos seguintes proseguiram os trabalhos de açudagem, perfuração de poços e outros correlativos, com o desenvolvimento proporcional aos creditos orçamentarios. De sorte que, até 1918, as realizações constavam de:

| | |
|---|---|
| Açudes estudados | 1.298 |
| " construidos | 55 |
| Poços perfurados | 633 |
| Estações pluviometricas | 341 |
| Hortos florestaes | 2 |
| Estradas de rodagem | 3 |

As obras acima referidas comprehendem as que construiu, no periodo de 1915 a 1918, a "Commissão de Obras Novas Contra as Seccas" chefiada pelo notavel engenheiro Aarão Reis.

*
* *

Iniciada a administração Epitacio Pessôa, em 1919, mereceram desde logo especial attenção do Presidente as obras contra os effeitos das seccas que constituiram parte consideravel do programma do seu Governo.

O engenheiro José Pires do Rio, ministro das Obras Publicas, nome illustre entre

os profissionaes brasileiros, pelo que vira e observára em longo percurso através dos sertões aridos do Nordeste, sabia o que importava fazer em beneficio das populações victimas do flagello periodico.

Para o Ministro Pires do Rio não existia o chamado *problema do Nordeste* de solução discutivel; o que havia era a necessidade urgente de se construirem grandes barragens para a formação de lagos artificiaes com volume d'agua capaz de irrigar vastas superficies de terras cultivaveis; e, parallelamente, desenvolver o commercio das zonas assoladas, ampliando-se as vias de communicação — estradas de ferro e de rodagem.

Mas, para executar esse plano grandioso e patriotico eram necessarios largos recursos que felizmente o Congresso Nacional não negou ao Governo.

A Lei n. 3.965 de 25 de Dezembro de 1919 autorisou o dispendio de 200.000:000$000 com a construcção das obras monumentaes de açudagem, estradas de ferro e de rodagem, e portos de mar de Fortaleza, Natal e Parahyba.

E, assim, pela primeira vez desde 1877, o Governo do Paiz interferiu com efficiencia no sentido de eliminar os calamitosos effeitos das seccas que devastam, periodicamente, o Ceará, Parahyba, Rio Grande do Norte e outros Estados circunvisinhos.

No intuito de dar o maximo desenvolvimento aos trabalhos, o Governo houve por bem contractar a construcção das grandes barragens com firmas estrangeiras de idoneidade technica e financeira universalmente reconhecidas e que já houvessem executado obras congeneres em outros paizes.

N'esse sentido o Ministro da Viação e Obras Publicas, devidamente autorizado, celebrou tres contractos, na fórma dos Decretos ns 14.590, 14.591e 14.592, com duas firmas inglezas Norton Griffiths & Comp. e C. H. Walker & Co, e outra americana Dwight Robinson & Co.

Assignados os termos respectivos aos 18 de Fevereiro de 1921, por força de disposições contractuaes as obras a construir assim se distribuiram: — no Ceará — açudes Quixeramobim, Patú, Acarape, Orós, Poço dos Paus a Norton Griffiths & Co, e Dwight P. Robinson; — no Rio G. do Norte — barragens Gargalheira, Parelhas e Pata Choca a C. H. Walker & Co; — na Parahyba — as barragens de Piranhas, S. Gonçalo e Rio do Peixe a Dwight P. Robinson & Co.

Do vulto d'essas obras darão perfeita ideia os volumes d'agua a serem accumulados, quando cheias as represas, de accôrdo com os dados mais recentes da Inspectoria:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Açude dos Orós | 3.200.000.000 | metros | cubicos |
| " Poço dos Paus | 1.000.000.000 | " | " |
| " Quixeramobim | 800.000.000 | " | " |
| " Patú | 202.231.000 | " | " |
| " Piranhas | 590.000.000 | " | " |
| " S. Gonçalo | 42.166.000 | " | " |
| " Pilões | 350.000.000 | " | " |
| " Parelhas | 176.300.000 | " | " |
| " Gargalheira | 190.000.000 | " | " |
| " Acarape | 34.000.000 | " | " |

Projectaram-se potentes installações mecanicas, com capacidade para produzir diariamente de 200 a 600 metros cubicos de alvenaria cyclopica, o que permitte accelerar o termino d'essas obras monumentaes.

Além dos serviços contractados, tiveram grande intensidade os que ficaram a cargo da Inspectoria, constando de estudos, projectos e construcção de açudes secundarios, estradas de ferro e de rodagem, perfuração de poços e diversos outros da alçada da repartição.

Pelos dados e informes que se encontram no ultimo relatorio do notavel Engenheiro Miguel Arrojado Lisbôa, Inspector Federal de Obras contra as Seccas, verifica-se que houve, no ultimo periodo governamental, grande surto na construcção da açudagem e especialmente das estradas de ferro e de rodagem tão necessarias ao progresso economico da região assolada.

A extensão kilometrica d'essas estradas e as obras d'artes construidas, no dito periodo, foram as que se mencionam a seguir.

Estradas de rodagem e corroçaveis:

| Estados | Estradas de rodagem | Estradas carroçaveis |
|---|---|---|
| | km | km |
| Ceará | 523,263 | 869,886 |
| Parahyba | 404,728 | 700,680 |
| Rio Grande do Norte | 435,200 | — |
| Piauhy | 150,500 | — |
| Pernambuco | 93,160 | 10,000 |
| Bahia | 30,406 | — |
| Sergipe | 30,380 | — |
| Totaes | 1.667,537 | 1.580,566 |

Obras d'arte construidas nas estradas de rodagem e carroçaveis:

| Estados | Boeiros | Pontilhões | Pontes de Madeira | Pontes de cimento armado | Pontes metallicas |
|---|---|---|---|---|---|
| Ceará | 740 | 124 | 34 | 9 | 3 |
| Parahyba | 859 | 97 | 17 | 49 | — |
| Rio Grande do Norte | 405 | 37 | 18 | 1 | — |
| Bahia | 55 | 2 | — | — | — |
| Piauhy | 196 | 6 | 9 | — | — |
| Sergipe | 96 | 4 | 3 | — | — |
| Pernambuco | 92 | 16 | 2 | 2 | — |
| Totaes | 2.443 | 286 | 83 | 61 | 3 |

Obras d'arte em construcção nas estradas de rodagem e carroçaveis:

| Estados | Boeiros | Pontilhões | Pontes de madeira | Pontes de cimento armado | Pontes metallicas |
|---|---|---|---|---|---|
| Ceará | 39 | 11 | 1 | 4 | — |
| Parahyba | 102 | 39 | 2 | 14 | — |
| Rio Grande do Norte | 31 | 5 | 36 | 6 | 11 |
| Bahia | 7 | 2 | 3 | — | — |
| Piauhy | 150 | 2 | — | — | — |
| Sergipe | — | — | 1 | — | — |
| Pernambuco | 1 | 2 | — | 1 | — |
| Totaes | 330 | 61 | 43 | 25 | 11 |

Trabalhos de estradas de ferro:

| Estados | Construidas e em trafego | Leito construido | Em construcção activa |
|---|---|---|---|
| Ceará | 156,000 | — | 112,000 |
| Parahyba | 87,600 | 132,100 | 99,528 |
| Pernambuco | — | 12,000 | 28,487 |
| Totaes | 243,600 | 144,100 | 240,015 |

Obras d'arte construidas nas estradas de ferro:

| Estados | Boeiros | Pontilhões | Pontes de madeira | Pontes de cimento armado | Pontes metallicas |
|---|---|---|---|---|---|
| Ceará | 301 | 21 | 3 | — | 4 |
| Parahyba | 303 | 46 | 13 | — | 1 |
| Pernambuco | 25 | — | — | — | — |
| Totaes | 629 | 67 | 16 | — | 5 |

Obras d'arte em construcção nas estradas de ferro:

| Estados | Boeiros | Pontilhões | Pontes de madeira | Pontes de cimento armado | Pontes metallicas |
|---|---|---|---|---|---|
| Ceará | 14 | 28 | — | — | 3 |
| Parahyba | 58 | 10 | 4 | 1 | 4 |
| Pernambuco | 20 | 4 | — | 1 | — |
| Totaes | 92 | 42 | 4 | 2 | 7 |

Todos esses algarismos bem demonstram a efficiencia dos serviços a cargo da Inspectoria de Obras contra as Seccas, cuja creação se deve á iniciativa benemerita e patriotica do Dr. Francisco Sá, quando Ministro da Viação e Obras Publicas, em 1909.

### CUSTO DAS OBRAS CONTRA AS SECCAS

Até fins do anno de 1919 as obras publicas em construcção e construidas contra os effeitos das seccas haviam custado 24.183:284$946, comprehendendo açudes, poços, estradas de rodagem e carroçaveis.

As importancias despendidas e descriminadas pelas diversas obras foram as que se seguem:

### AÇUDAGEM PUBLICA E IRRIGAÇÃO

*Obras construidas*

No Estado do Ceará:

Açude

| | |
|---|---|
| Açude Quixadá | 4.798:056$360 |
| " Acarahú-Mirim | 793:224$139 |
| " Salão | 356:362$105 |
| " S. Miguel | 48:189$507 |
| " Riacho do Sangue | 1.210:603$467 |
| " Parazinho | 252:663$397 |
| " Caio Prado | 112:720$115 |
| " Guayuba | 94:350$726 |
| " Mulungú | 96:860$916 |
| " Bahú | 105:061$881 |
| " Patos | 576:437$320 |
| " Tucunduba | 811:250$494 |
| " Velame | 134:388$110 |
| " Varzea da Volta | 357:711$405 |
| Total | 9.747:910$313 |

| | |
|---|---|
| *Estradas de Rodagem:* | |
| Baturité-Guaramiranga | 498:544$049 |
| Sobral-Meruóca | 608:000$000 |
| Total | 1.106:544$049 |
| No Estado do Piauhy: | |
| Açude Aldeia | 273:964$423 |
| " Caracol | 29:046$650 |
| " Bomfim | 142:572$368 |
| " Anajás | 306:864$871 |
| Total | 752:448$312 |
| No Estado do Rio Grande do Norte: | |
| Açude Corredor | 148:304$207 |
| " Curraes | 261:690$150 |
| " Mundo Novo | 295:923$756 |
| " Pessoa | 35:069$730 |
| " Santo Antonio | 394:803$051 |
| " Sant'Anna | 229:715$079 |
| " Santa Cruz | 80:000$000 |
| " 25 de Março | 147:308$860 |
| Total | 1.592:814$788 |
| No Estado da Parahyba: | |
| Açudes | |
| Açude Bodocongó | 140:603$582 |
| " Cajazeiras | 73:201$425 |
| Total | 213:805$007 |
| Estradas de Rodagem | |
| Estrada de rodagem Campina Grande-Soledade | 823:161$032 |
| No Estado de Pernambuco: | |
| Açude Serra dos Cavallos | 154:591$332 |
| No Estado de Sergipe: | |
| Açude Tabocas | 103:488$341 |
| No Estado da Bahia: | |
| Açude Carnacá | 167:235$911 |
| " Lagiinha | 79:451$323 |
| " Riacho da Onça | 80:752$722 |
| " Miguel Calmon | 30:801$926 |
| Total | 358:241$882 |

Os poços publicos perfurados e aproveitados foram em numero de 120, no periodo de 1915 a 1919, e custaram 495:211$223, inclusive as importancias que se despenderam na abertura de poços que não se utilisaram devido á falta d'agua ou á má qualidade d'esta.

Totalisando-se as despezas parciaes com as obras construidas até 1919, obtem-se:

*Açudagem:*

| | | |
|---|---|---|
| No Piauhy | 752:448$312 | |
| " Ceará | 9.747:919$313 | |
| " Rio Grande do Norte | 1.592:814$788 | |
| Na Parahyba | 213:805$007 | |
| Em Pernambuco | 154:591$332 | |
| " Sergipe | 103:488$341 | |
| " Bahia | 358:241$882 | |
| Reconstrucção de açudes | 102:308$915 | 13.025:617$890 |

*Estradas de rodagem e poços publicos:*

| | |
|---|---|
| No Ceará | 1.106:544$049 |
| Na Parahyba | 823:161$032 |
| Poços publicos nos mesmos Estados | 495:211$223 |
| Custo total das obras construidas até 1919 | 15.450:534$194 |

CUSTO DAS OBRAS EM CONSTRUCÇÃO ATÉ FINS DE 1919

*Açudagem publica, no Ceará:*

| | |
|---|---|
| Açude Acarape | 3.659:262$390 |
| " Santo Antonio de Russas | 528:507$428 |
| " S. Vicente | 163:972$692 |
| " Sobral | 139:727$177 |
| " Forquilha | 400:905$982 |
| " Quixeramobim | 161:284$816 |
| " Riachinho | 76:003$168 |

*Idem, idem, no Rio Grande do Norte:*

| | |
|---|---|
| Açude Arapuá | 151:492$509 |
| " Sacco | 99:463$371 |
| " Serra Negra | 50:088$720 |
| " Gargalheira | 316:902$085 |

*Idem, idem, na Parahyba:*

| | |
|---|---|
| Açude Solêdade | 233:612$222 |
| *Idem, idem, na Bahia:* | |
| Açude Terra Nova | 47:554$615 |
| " Rancharia | 12:150$440 |
| Total | 6.040:927$615 |

*Estradas de rodagem no Piauhy, Ceará, Rio G. do Norte, Pernambuco, Parahyba e Bahia:*

| | |
|---|---|
| Floriano-Oeiras | 573:346$452 |
| Macau-Assú | 382:103$390 |
| Rio Branco-Buique | 272:696$116 |
| Cajazeiras-Souza | 222:197$711 |
| Quixadá-Riacho do Sangue | 59:994$235 |
| Mossoró-Alexandria | 87:648$968 |
| Aracaty-Morada Nova | 64:411$628 |
| Massapê-Meruóca | 61:085$365 |
| Lavras-Cajazeiras | 86:425$510 |
| Santa Cruz-Caiacó | 406:731$350 |
| Itabayana-Limoeiro | 109:793$875 |
| Soledade-Patos | 192:416$540 |
| Feira de Sant'Anna-Monte Alegre | 67:449$430 |
| Queimadas-Monte Santo | 45:122$242 |
| Amargosa-Sitio Novo | 60:400$325 |
| Total do custo das estradas | 2.691:823$137 |

DESPEZAS EFFECTUADAS EM 1920

| | | |
|---|---|---|
| *Açudagem publica,* no Piauhy e Ceará, conforme quadro annexo | 5.132:771$962 | |
| Idem, idem, no Rio Grande do Norte, Parahyba, Bahia e Pernambuco, segundo o quadro annexo | 815:976$947 | |
| Despezas não descriminadas | 1.164:193$285 | 7.112:942$194 |
| Reconstrucção de açudes publicos | | 86:423$200 |
| Conservação de açudes publicos | | 191:587$644 |
| Estudos de açudes publicos | | 419:911$314 |
| Canaes de irrigação do Quixadá | | 358:029$200 |

QU

| N.º de ordem | |
|---|---|
| 1 | |
| 2 | |
| 3 | |
| 4 | |
| 5 | |
| 6 | |
| 7 | |
| 8 | |
| 9 | |
| 10 | |
| 11 | |
| 12 | |
| 13 | |
| 14 | |
| 15 | |
| 16 | |
| 17 | |
| 18 | |
| 19 | |
| 20 | |
| 21 | |
| 22 | |
| 23 | |
| 24 | Q |
| 25 | |

(Obras co

QUADRO DEMONSTRATIVO DO CUSTO DA CONSTRUCÇÃO DA [illegible]
DE RODAGEM EM 1920

Estados: Ceará e Piauhy

| | | | | | TOTAES Verba orçamentaria e creditos |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 2 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 3 020$000 | 131 421$540 |
| 3 | [illegible] | [illegible] | — | 1 941$400 | 53 658$260 |
| 4 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 106 400$499 |
| 5 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 6 | [illegible] | [illegible] | — | 1 118$890 | 2 554$770 |
| 7 | [illegible] | [illegible] | 29 447$6[illegible] | 5 668$630 | 39 991$345 |
| 8 | [illegible] | [illegible] | — | 88 902$610 | 89 975$010 |
| 9 | [illegible] | [illegible] | — | — | 126$000 |
| 10 | [illegible] | [illegible] | — | 1 817$000 | 1 954$170 |
| 11 | [illegible] | [illegible] | — | 2 679$200 | 3 446$600 |
| 12 | Sant'Anna Cacimbas | [illegible] | — | 82 894$096 | 82 981$636 |
| | Senador Pompeu-Tauhá | [illegible] | — | 494$700 | 762$260 |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | Quixadá-Aracaty | [illegible] | 20 700$500 | 578$500 | 20 761$000 |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | 80 [illegible]225$150 | — | 80 [illegible]225$150 |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | 26 [illegible]$175 | 185$380 | 27 124$555 |
| | [illegible] | [illegible] | — | 100 000$000 | 100 000$000 |
| | [illegible] | [illegible] | — | 79 324$760 | 79 324$760 |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | — | 15 706$300 | 15 706$300 |
| | [illegible] | [illegible] | — | 46 411$560 | 46 411$560 |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | Despezas pagas pela Caixa Especial . . . | | 7 440 813$117 |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |

Q

| N.º de ordem | |
|---|---|
| 1 | |
| 2 | |
| 3 | L |
| 4 | |
| 5 | Feira |
| 6 | |
| 7 | |
| 8 | |
| 9 | |
| 10 | |
| 11 | |
| 12 | |
| 13 | |
| 14 | |
| 15 | |
| 16 | |
| 17 | |
| 18 | It |
| 19 | |
| 20 | Ala |
| 21 | |
| 22 | |
| 23 | |
| 24 | |
| 25 | |
| 26 | Cam |

(Obras c

[illegible]

DE RODAGEM EM 1920

Estados: Rio G. do Norte, Paraíyba, Pernambuco, Bahia e Sergipe.

| N. | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | TOTAES Verba orçamentaria e creditos |
|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 2 | Assu-Logradouro | 3 164$400 | — | — | 3 164$400 |
| 3 | Lages-Sant Anna de Mattos | 62 681$500 | — | — | 62 681$500 |
| 4 | Queimadas MonteSanto | 6 050$900 | 47 857$779 | — | 53 908$679 |
| 5 | Feira de Sant'Anna Monte Alegre | 137$400 | — | — | 137$400 |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 7 | Larangeiras-S Paulo | — | 19 462$583 | — | 19 462$583 |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 11 | Soledade-Patos | — | 199 493$376 | 99 984$150 | 299 477$526 |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 13 | Boeborema Sarraia | — | 63 172$228 | 33 027$050 | 96 199$278 |
| 14 | Bananeiras-Araruna | — | 19 096$489 | 37 447$450 | 56 543$939 |
| 15 | Belém Pirpirituba | — | 6 328$613 | — | 6 328$613 |
| 16 | Sapé Mamanguape | — | 149 466$780 | 99 290$000 | 248 756$780 |
| 17 | Cachoeira Alagoinha | — | 5 537$000 | — | 5 537$000 |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 20 | Alagôa do Monteiro-Cabaceiras | — | 132 184$325 | — | 132 184$325 |
| 21 | Joazeiro-Taperoá | — | 1 871$150 | — | 1 871$150 |
| 22 | Taperoá-Cajazeiras | — | 6 873$700 | — | 6 873$700 |
| 23 | Cacara-Great Western | — | 12 322$000 | — | 12 322$000 |
| 24 | Mulungu Alagoinha | — | 5 724$500 | — | 5 724$500 |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 26 | Campina Grande-S João do Co- | — | — | — | — |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | | | Despesas pagas pela Caixa Especial . . . | | 3 425$691$407 |
| | | | | | [illegible] 439 819$744 |

## CUSTO DA CONSTRUCÇÃO DAS OBRAS CONTRA AS SECCAS EM 1920

Açudagem publica nos Estados do Ceará e Piauhy.

| Numero de ordem | Denominação | Verba orçamentaria | | Outros Textos | | TOTAES | | Caixa especial | Importancia total despendida em cada açude durante o anno |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Art. | | Decreto N. 14055 de 10 de Fev. de 1920 | Decreto N. 14029 de 23 de Out. de 1919 | Verba orçamentaria e extraordinaria | | | |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 20:354$000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 257:[illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 18:911$500 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 29:[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 415:[illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 37:[illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 18:[illegible] | [illegible] | [illegible] | | 157:[illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | 157:[illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | 77:[illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| TOTAES ..... | | 426:540$530 | | 218:[illegible]749$019 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |

OBSERVAÇÕES.

de açudagem publica mencionadas no relatorio da Inspectoria sob o titulo "Diversas sem denominação".

1º Districto . . . . . 452$260

| N.º de ordem | |
|---|---|
| 1 | |
| 2 | |
| 3 | |
| 4 | |
| 5 | |
| 6 | |
| 7 | |
| 8 | |
| 9 | |
| 10 | |
| 11 | |
| 12 | |
| 13 | |
| 14 | |
| 15 | |
| 16 | |
| 17 | |
| 18 | |
| 19 | |
| 20 | |
| 21 | |
| 22 | |
| 23 | |

(Obras co

CUSTO TOTAL 445 [illegible]936 + 370 1[illegible]011 = 815 976$947

# ESTRADAS DE RODAGEM

Estrada de rodagem Fortaleza-Soure

Estrada de rodagem Ipú- S. Benedicto

# ESTRADAS DE RODAGEM

Estrada de rodagem Natal-S. Cruz

Estrada de rodagem Natal-S. Cruz

# ESTRADAS DE RODAGEM

Estrada de rodagem Sobral-Ibiapina

Estrada de rodagem de Campina Grande para S. Luzia e Patos (bifurcação)

# ESTRADAS DE RODAGEM

Estrada de rodagem de Guaramiranga (Serra de Baturité)

Estrada de rodagem Parahyba-Pilão

# ESTRADAS DE RODAGEM

Estrada de rodagem Pombal-Uralta

Estrada de rodagem Messejana-Cascavel

Açude Bonito — Barragem em construcção

O rio Jaguaribe, o grande rio cearense, e o boqueirão onde será construido o açude gigantesco de Orós.

# AÇUDES

Açude Creola

Açude de Tendal

# AÇUDES

Açude Tucunduba — (50.000.000 de metros cubicos de agua)

Açude Acarahy — Mirim

# AÇUDES

Açude de S. Vicente

Açude Acarape

# AÇUDES

Açude do Cedro — Serviço de irrigação e distribuição d'agua

Açude do Cedro

Açude Forquilha — Vista das obras observadas do alto

Açude de Quixadá

# AÇUDES

Açude Jangurussá

Açude Poço dos Paus

Boqueirão do Gargalheira e armazem do material

Açude de S. Gonçalo — Transporte de material para a construcção da barragem

# OBRAS DE ARTE NAS ESTRADAS DE RODAGEM DO NORDESTE

Ponte de cimento armado sobre o rio S. Salvador (estrada Sapé — Mamanguape)

Ponte de cimento armado sobre o rio da Barra

# ASPECTOS TYPICOS DO NORDESTE

Estrada de rodagem Massapé-Meruoca

Vivenda na estrada de rodagem de Meruóca

Uma tangente de 6 kms. da E. F. Tayano a Alagôa Grande

Bacia do açude de Orós

O Facheiro

O Joazeiro

| | | |
|---|---|---|
| Perfuração de poços publicos | | 395:603$275 |
| Serviço pluviometrico | | 50:875$086 |
| *Estradas de rodagem*, no Piauhy e Ceará, conforme quadro annexo | 9.106:982$888 | |
| Idem, idem, no Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco, Bahia e Sergipe, conforme quadro annexo | 6.439:819$744 | |
| Despezas diversas | 4:258$400 | |
| | | 15.551:061$032 |
| *Estradas de ferro*: | | |
| Ramaes ferreos da rêde cearense | 205:327$000 | |
| E. F. Ligação Parahyba-Ceará | 95:350$000 | |
| Ramal Independencia-Picuhy | 199:945$474 | |
| E. F. Petrolina Therezina | 600:000$000 | |
| | | 1.100:622$474 |
| *Construcção de portos*: | | |
| Porto de Fortaleza | 2:922$210 | |
| " " Parahyba | 180:240$000 | 183:162$210 |
| Serviços diversos: — Construcção das pontes de Fortaleza e Rio Coassú e reparos na ponte do rio Canindé | | 26:790$320 |
| Serviços cartographicos e topographicos | | 43:757$000 |
| Despezas de caracter geral | | 2.099:505$873 |
| Total das despezas de 1920 | | 27.620:270$822 |

DESPEZAS EFFECTUADAS EM 1921

| | |
|---|---|
| *Açudagem publica e irrigação*: | |
| Construcção de açudes secundarios e installações mecanicas das grandes barragens | 44.272:802$867 |
| Reconstrucção de açudes publicos | 179:184$456 |
| Estudos de açudagem | 1.891:078$526 |
| Idem de bacias hydrographicas | 331:940$134 |
| Idem de bacias de irrigação | 66:888$000 |
| Serviço topographico no valle do rio Ceará-Mirim | 18:385$700 |
| Serviços de irrigação — Canaes do açude Quixadá | 82:089$841 |
| Idem, idem na ilha do Sacramento | 6:656$400 |
| Conservação de açudes | 163:061$175 |
| *Serviços diversos*: | |
| Perfuração de poços | 1.568:695$820 |
| Serviços pluviometricos e fluviometricos | 92:852$781 |
| Serviços florestaes, inclusive o horto de Quixadá | 32:695$092 |

| | |
|---|---|
| *Estradas de rodagem:* | |
| No Estado do Piauhy . . . | 471:165$000 |
| No Estado do Ceará . . . | 5.051:892$405 |
| No Estado do Rio Grande do Norte | 3.559:765$893 |
| No Estado da Parahyba . . . | 1.332:096$246 |
| No Estado de Pernambuco | 606:672$935 |
| No Estado da Bahia . . . | 1.014:613$326 |
| *Construcção de portos de mar:* | |
| Porto de Fortaleza . . . | 1.008:687$440 |
| Armazens de Fortaleza . . | 334:256$312 |
| Ponte metallica de Fortaleza . . | 1.417:213$200 |
| Porto de Natal . . . | 1.794:610$405 |
| Porto da Parahyba . . . | 5.859$163$800 |
| *Portos de mar e grandes barragens:* | |
| Grandes barragens e portos contractados com a firma C. H. Walker & Co. . . . | 9.606:033$910 |
| Porto de Fortaleza e grandes barragens contractados com a firma Norton Griffiths . . . | 7.526:786$530 |
| *Estradas de ferro em construcção:* | |
| E. F. de Ligação Ceará-Parahyba . . . | 4.314:473$445 |
| E. F. Therezina-Alto Longá . . . | 37:670$000 |
| E. F. Propriá-Atalaia . . . | 105:000$000 |
| E. F. Petrolina-Therezina . . . | 405:548$441 |
| Ramal ferreo de Picuhy . . . | 329:865$255 |
| Pontes dos rios Coassú, Siqueira e Verissimo | 54:083$700 |
| *Obras accessorias:* | |
| Montagem de officinas para concertos de auto-caminhões | 156:841$130 |
| Linha telephonica de Natal a Santa Cruz e Caiacó | 129:679$000 |
| Administraçção e despezas diversas . . . | 4.126:667$211 |
| Varias despezas ainda não descriminadas | 4.906:553$515 |
| Total despendido em 1921 . . . | 102.855:669$891 |

D'este total, obtido com os dados de um quadro organizado pela Contabilidade da Inspectoria de Obras contra as Seccas, foi excluida a parcella relativa á Rêde de Viação Cearense em cuja avaliação patrimonial, feita em separado, se computou a mesma parcella.

Addiccionando-se os totaes correspondentes aos periodos mencionados, obtém-se:

| | |
|---|---|
| *Despeza de* 1919: | |
| *Obras concluidas* . . . . . | 15.450:534$194 |
| *Obras em construcção*: | |
| *Açudes* . . . . . | 6.040:927$615 |
| *Estradas de rodagem* . . . . . | 2.691:823$137 |
| *Despezas de* 1920 . . . . . | 27.620:270$822 |
| *Despezas de* 1921 . . . . . | 102.855:669$891 |
| Total despendido (patrimonio da Inspectoria) . . . . . | 154:659:225$659 |

Incluindo-se a Rêde de Viação Cearense, actualmente tambem a cargo da Inspectoria, o patrimonio subirá ao valor de 246.843:260$833.

* * *

*Observações* — Das despezas de 1920 e 1921 excluiram-se as parcellas relativas aos açudes e poços particulares. As informações consignadas em quadro annexo, referente ás despezas de 1921 e organizado pela Secção de Contabilidade da Inspectoria de Obras contra as Seccas, não permittiram a descriminação do custo de cada obra, em andamento ou concluida, durante o anno proximo passado.

# INSPECTORIA FEDERAL DE OBRAS CONTRA AS SECCAS

## *Quadro de despezas*

Applicação dada, no exercicio de 1921, aos recursos de que trata o art. 2º do Dec. n. 3961, de 25 de Dezembro de 1919.

| | | |
|---|---|---|
| Construcção de açudes publicos, inclusive as grandes barragens . . . . . | 5.443:599$417 | |
| Construcção das grandes barragens a cargo dos administradores Norton Griffiths & Company, Limited., C. H. Walker & Company, Limited. e Dwight P. Robinson & Company, Incorporated . . . | 38.809:901$540 | |
| Construcção de açudes diversos . . . . | 19:301$910 | 44.272:802$867 |
| Reconstrucção de açudes publicos . . . . | | 179:184$456 |
| Estudos de açudes publicos . . . . . | 1.491:286$246 | |
| Estudos de açudes particulares . . . . . | 142:745$450 | |
| Estudos de açudes diversos . . . . . | 399:792$280 | 2.033:823$976 |
| Estudos das bacias hydrographicas de açudes publicos . . . . . | | 331:940$134 |
| Estudos das bacias de irrigação de açudes publicos . . . . . | | 66:888$000 |
| Fiscalização de açudes particulares . . . . | | 81:123$343 |
| Conservação de açudes publicos . . . . . | | 163:061$175 |
| Perfuração de poços publicos . . . . . | 1.464:798$088 | |
| Perfuração de poços particulares . . . . | 9:000$700 | |
| Perfuração de poços diversos . . . . . | 103:897$732 | 1.577:696$520 |
| Serviço pluviometrico . . . . . | | 57:633$166 |
| Medição de cursos d'agua (serviço fluviometrico) . . . . . | | 35:219$615 |
| Serviços florestaes . . . . . | | 21:323$500 |
| Serviços topographicos do valle do rio Ceará-mirim . . . . . | | 18:385$700 |
| Serviço de irrigação: | | |
| Prolongamento dos canaes do Quixadá . . | 82:089$841 | |
| Ilha do Sacramento . . . . . | 6:656$400 | 88:746$241 |

| | |
|---|---|
| Serviços de aterro na cidade de Propriá . . | 28:716$090 |
| Serviços de coordenadas geographicas . . . | 65:717$850 |
| Horto Florestal do Quixadá . . . . . | 11:371$592 |
| Construcção de estradas de rodagem . . . | 12.036:205$805 |
| Construcção da ponte e boeiros do rio Coassú | 52:393$950 |
| Construcção da ponte do Siqueira . . . . | 771$750 |
| Construcção da ponte do Verissimo . . . . | 918$000 |
| Construcção da linha telegraphica de Regeneração-Valença . . . . . | 2:064$300 |
| Construcção da linha telephonica de Natal-Santa Cruz e Caicó . . . . . | 129:679$000 |
| Construcção dos armazens na Praia de Fortaleza (porto) . . . . . | 334:256$312 |
| Construcção da ponte metallica de Fortaleza (porto) . . . . . | 1.008:687$440 |
| Estudos de terras nos Estados Unidos . . . | 8:230$000 |
| Montagem das officinas para concertos de auto-caminhões . . . . . | 156:841$130 |
| Porto de Fortaleza . . . . . | 1.417:213$200 |
| Porto de Natal . . . . . | 1.794:610$405 |
| Porto da Parahyba . . . . . | 5.859:163$800 |

Rêde de Viação Cearense:

| | | |
|---|---|---|
| Prolongamento da Baturité . . . . . | 29.573:068$389 | |
| Estrada de Ferro de Sobral (prolongamento) | 94:574$900 | |
| Ramal de Fortaleza-Itapipoca . . . . . | 32:614$921 | |
| Ramal de Sobral-Itapipoca . . . . . | 654$354 | |
| Ramal de Poço dos Paus . . . . . | 2.221:428$379 | |
| Ramal de Oros . . . . . | 1.195:587$000 | |
| Ramla de Quixeramobim . . . . . | 20:400$266 | |
| Ramal de Icó . . . . . | 332:977$169 | |
| Ramal de Patú . . . . . | 31:670$095 | |
| Trecho de Soure-Itapipoca . . . . . | 60:000$000 | 33.562:975$473 |
| Estrada de Ferro de Ligação Parahyba-Ceará | | 4.314:473$445 |
| Estrada de Ferro de Theresina-Alto Longá | | 37:670$000 |
| Estrada de Ferro de Propriá-Atalaia . . . | | 105:000$000 |
| Estrada de Ferro de Petrolina-Theresina . . | | 405:548$441 |
| Ramal Ferreo de Picuhy . . . . . | | 329:865$255 |
| Administração e outras despezas . . . . . | | 4.021:938$971 |

| | |
|---|---|
| 1) Portos da Parahyba e Natal e grandes barragens a cargo de C. H. Walker & Company, Limited. (*) . . . . . | 9.606:033$910 |
| 1) Porto de Fortaleza e grandes barragens a cargo de Norton Griffiths & Company, Limited. (*) . . . . . | 7.526:786$530 |
| Despezas cujos adeantamentos não foram ainda comprovados . . . . . | 4.906:553$515 |
| TOTAL .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 136:651:514$857 |

Rio de Janeiro, 12 de Setembro de 1922.

2ª *Secção*

(a) Ildefonso Azevedo — Thesoureiro-Chefe da Secção.

(a) Mathias Correia de S. Mello Junior — Contador.

(a) F. Machado Dias — Primeiro fiel — encarregado da escripturação por partidas dobradas.

(a) L. Moreira — Guarda-livros.

NOTA — (*) Despezas que a Inspectoria não teve elementos para discriminar.

# CORREIOS

# CORREIOS

Na evolução postal brasileira, nem sempre se identificam as datas e os factos.

E' possivel, á margem de regimentos, decretos, ou cartas-régias, historiar a instituição e differencializar-lhe as etapas mais significativas. E' possivel remontar e sentir, no espirito de taes documentos, a seriação das iniciativas e providencias, dictadas á marcha ascensional das necessidades do serviço, mas nem sempre as realidades praticas a que teriam correspondido aquellas providencias e iniciativas.

Uma coisa é compulsar documentos e traduzir datas, e outra é ajuizar, por indices vivos e circumstancias irrecusaveis, o desdobramento da instituição em *organização;* e, pulseando-lhe em cada novo rythmo um novo grau de efficiencia, acompanhal-a até aos dias vigentes, em que os Correios constituem um verdadeiro apparelhamento technico, dos mais importantes á dynamica administrativa, e, quiçá, o mais complexo pela universalidade e variedade dos seus serviços e objectivos, mercê da sua acção intra e e trater ritorial.

Subordinado ao mais technico dos Ministerios do Estado — o da Viação e Obras Publicas — ao qual, até ainda ha poucos annos, tambem se ligavam os negocios da Industria e do Commercio, o Correio poderia prender-se, por élos não menos logicos, a outros departamentos da administração publica.

Ao do Interior e Justiça, pela essencia mesma da instituição — o sigillo da correspondencia, a communhão do pensamento e outros canones constitucionaes e politicos a que se abroquélam as mais nobilitantes garantias do regimen democratico; ao da Fazenda, pela sua acção arrecadadora, estatistica e fiscal; ao das Relações Exteriores, pela funcção, relacional e congraçadora, dos tratados, convenções e mutualidades internacionaes, em que o Correio (origem, destino, ou transito postal) é encruzilhada de harmonia, ou de entrechoque, a pequenos e grandes interesses, no tempo e no espaço; ao da Agricultura, que é tambem o da Industria e do Commercio, pelo caracter eminentemente industrial dos serviços postaes, dos quaes dependem em seu dynamismo de irradiação os negocios dos maiores e menores centros de commercio; e aos ministerios militares, finalmente, em circumstancias especiaes, que não vêm ao caso esmiuçar.

Ora, comparar esse admiravel apparelho de progresso nacional e humano ao pequeno serviço volante de ha século, mais de utilidade pessoal ou dynastica, mais para os ne-

gocios privados de alguns, do que para missão civilizadora dos homens na patria e das patrias na Terra, não é propriamente avalial-o, historial-o, vivel-o.

Entre os serviços de então e os de hoje só ha um élo — a bôa intenção dos governos, a começar em D. João VI, principe algo emprehendedor e dotado de certa curiosidade administrativa e industrial, que lhe valeu o titulo de "progressista".

E' excusado procurar nexos de ordem technica. Nem mesmo o do nome: porque, em pratica, não ha relação entre um Correyo-Mór e um Chefe de serviço postal moderno.

Um technico postal é um douto, a seu modo: capacidade eclectica, instrucção geral: meio-cartógrapho, meio-glottólogo, meio-jurista, meio-diplomata. O seu voto technico poderá influir em laudos judiciaes, ou consulares, dirimir duvidas criminaes, ou internacionaes. A sua presença em congressos, fóra do paiz, poderá obrigal-o ao conhecimento pratico de tres ou quatro linguas. Ha uma pericia postal, como ha uma pericia medico-juridica.

Assim, em nossos dias, um Correyo-Mór teria de ser um technico postal, um geógrapho, um jurista, um perito, um profissional. E um Correyo-Mór era, em regra, pouco mais que um analphabeto, na ordem cultural, e, na ordem moral, uma especie de capataz dos Reis, com funcções especiaes de administração !

Além d'isso, no sentido rigorosamente technico, *Correio* e *Posta* não exprimem exactamente a mesma idéa. Postar um documento não é só leval-o, conduzil-o. Um homem carreia uma carta, não a posta. Para *postal-a*, fez-se precisa uma repartição de Estado, que, recebendo-a, vehiculando-a, entregando-a, ou desviando-a, poderá assumir responsabilidades taes que importem a propria e istencia do Estado.

*

* *

Essas considerações não só ao Brasil interessam. O mesmo *processo* de evolução verificado ao desdobramento dos Correios brasileiros, se veio imprimindo, *mutatis mutandis*, á evolução postal no mundo.

No primeiro quarto do chamado "seculo das luzes", em que a Civilização culminou na Europa, o Brasil, preso á metropole européa (ainda que por laços já simplesmente convencionaes e politicos), foi, naturalmente, participe dos progressos da metropole.

Emancipado em 1822, os seus serviços administrativos, e o Correio entre elles, se desenvolveram, de accordo com o tempo.

E em certas especialidades, o Brasil independente é vanguardeiro postal entre nações mais amadurecidas, no campo das relações internas, de que é liame o Correio.

Si, de alguns pontos de vista, ficou estacionario, quando outros se adiantaram e aperfeiçoaram, muito influiu nisso a deficiencia dos meios de communicação, no mar, ou em terra.

A capacidade postal de um paiz está na razão directa da sua capacidade de viação. Quando ainda dealbava a viação ferroviaria, o Correio dependia estreitamente da viação maritima e fluvial, e em tal grau que o Governo Imperial juntava numa só rubrica dos seus Relatorios — *Correios e Paquetes*. Só depois de 1861, instituido e installado o então Ministerio da Agricultura, se interrompeu essa pratica.

De facto, o Correio, em sentido amplo, o Correio, instrumento de relação nacional, era o paquete. Logo que o serviço entrou a fixar-se em organização (1828-1829), a preoccupação basica foi crear os "Correios Maritimos" — fundamento das Administrações, nos Estados littoraneos. As Administrações hoje, existem, já sem o inutil criterio do mar ou da terra, com séde, ou não, nas capitaes dos Estados, mas onde precisamente as justifiquem as necessidades do serviço. E onde quer que haja nucleos humanos e se torne possivel entrecommunical-os, trocar interesses, commerciar idéas, cambiar progressos, ali estará o Correio, approximando, permutando, civilizando.

* * *

De onde e de quando deriva o Correio?

Não ha Historia, sem prehistoria. Ainda mesmo em philosophia, não se acceita "a coisa em si", sem innumeras deblaterações, metaphysicas, ou não.

Os juriscultores, por exemplo, julgam ver vinculo de evolvencia entre o *Jus Gentium* dos Antigos e o Direito Internacional moderno. Que era o *Jus Gentium*? Nada mais, nada menos — o Direito Civil dos Extrangeiros, a que, para estabelecer melhor approximação, chamamos — Direito Internacional Privado.

E' claro que os diplomas internacionaes que dão as leis de guerra e regulam os bloqueios, os navios e as presas maritimas, nada têm a haver do *Jus Gentium* primitivo. As primeiras relações juridicas internacionaes vieram com Grotius (Hugo de Groot) e com as discussões do "Mare Liberum" e do "Mare Clausum" — Grotius e Gentile.

O *Jus Gentium* vale, talvez, como a sua prehistoria...

Ora, os Correios, no mundo ou no Brasil, deviam dar tributo á regra.

Quanto aos Correios no Brasil, ha um famoso Regimento de 1663, a que poderiamos chamar o "arco voltaico" da prehistoria postal brasileira... Porque a nossa verdadeira historia postal começa em 1808, com a installação da côrte portugueza no Rio de Janeiro.

Em 1825, aliás, quando D. João VI retornou á metropole, era ainda o Correio mais um serviço do Rei do que um departamento publico nacional.

Ampliando o scenario, do Brasil para o mundo, os historiadores devaneiam e affirmam que ha relação de causa e effeito entre as "Angarias" persas e a actual *Union Postale Universelle* — verdadeira sociedade internacional, para cujos interesses todos os paizes se fundem num "territorio postal" e todos os codigos se unificam numa "Convenção", modelo de outras, que regem subsidiariamente, as relações postaes de cada povo, ou dos povos entre si.

Citam se, a proposito, passagens de Herodoto, e até de Aristeieis, a cujo testemunho os Persas teriam tido, na éra das éras, correios apparelhados, carros, postilhões, bolsas, estafetas a pé e a cavallo, carretas apropriadas.

Adiantam outros que os Romanos (*Cursus Publicus Romanus*) tinham um serviço postal modelarissimo.

Escudados em Tito Livio, garantem estes que havia em Roma um serviço perfeitamente "organizado": postilhões e estafetas (*cursores* e *veredarii*) inspectores de estrada, vigilantes do trafego e das estações (*stationarii*) directores de postos e depositos

(*frumentarii*). Havia, como se vê (ou como se lê) ordem, methodo, responsabilidade, *inspecção, fiscalização*, coisa de que só agora, nestes ultimos dez annos, se cogita em nossos Correios...

Será que tenha o mundo regredido?

Os philosophos sustentam, quando lhes convém, o "dogma da quéda". Por esse dogma, o homem attingiu, em tempos immemoriaes, um grau de esplendor moral e material que estamos longe de sonhar.

Assim, a menos que as maravilhas do *Cursus Publicus*, em Roma, expliquem o dogma da quéda, os homens de senso pratico terão de dividir o desenvolvimento postal no mundo em duas phases distinctas: o Correio, através dos factos, e o Correio, através dos livros.

Não ha aqui intenção de ironia. Nem ha logar para isso em documento escripto officiosamente. Não ha negar, porém, que a Historia, ás vezes, se aligeira em romance. E, si ha ironia, ella já está nos mestres. PLANIOL, por exemplo, um dos luzeiros do Direito Civil em França, recapitulando a obra scientifica de Troplong, declarou que o velho jurista era "o romancista do Direito"...

Eis porque é possivel admittir que, não raro, os historiadores são romancistas inadaptados.

*

* *

Acceitos ou não esses depoimentos historicos, aliás valiosissimos, o que é facil apurar é o seguinte. Taes serviços, si em verdade existiram, não o foram para uso e goso do publico em geral, como medida de civilização, vinculo de commercio, élo de sympathia e permuta internacional: existiram, si assim se admitte, para uso e goso dos Reis, dos grandes conquistadores e suas tropas, serviços de informação, quiçá de espionagem, como quer que seja, coisa differentissima em intenção e execução, dessa admiravel organização moderna que é o Correio.

Até onde os factos possam robustecer os livros, póde-se acceitar que a intuição do instituto, em seus meios e seus fins, foi Carlos Magno, ou alguem do seu tempo, que a teve.

O grande Imperador, ou creou, ou restabeleceu o Correio. Antes delle, o Correio, ou não existia methodicamente, ou existira e desapparecêra de roldão, nos quatro seculos em que os barbaros subverteram a civilização romana.

Para começar, Carlos Magno mandou reconstruir as estradas entre Roma e provincias e estabeleceu o systema de postilhões. Era bem o Correio, com linhas definidas, pontos de inicio, de termino e de percurso.

E com avanços e recúos, o serviço foi tomando o seu impulso natural, ate 1464, quando, sob Luiz XI, se inaugurou a nova éra postal, *pondo-se o Correio á disposição do publico* — (SOUZA BARROS — *Legislação Postal*).

Organizado o serviço com os *Grandes Mensageiros* e *Volantes* ordinarios, deu-se-lhe desde logo um certo caracter de internacionalidade. Muito cooperou nisso a fundação da Universidade de Paris, na qual se comprehendiam estudantes de quatro nações differentes (Idem — Op. citado).

Esse caracter de *internacionalidade* mais se accentuou em 1505, quando ao serviço

estabelecido entre a França, a Allemanha e os Paizes Baixos se deu o cunho de segurança, pontualidade e responsabilidade.

Quasi dois seculos mais tarde, em principios do seculo XIX, apparecem os primeiros trabalhos de *Stephan;* e das suas idéas de "confederação postal" resulta a fusão dos Correios de Taxis aos da Allemanha do Norte.

Mas a palavra decisiva em materia de organização postal vem da Inglaterra, com Rowland Hill, o verdadeiro reformador da instituição e precursor dos Correios modernos, como apparelho industrial e administrativo, mechanismo do Estado, propulsor e fiscal, fonte de renda, força de progresso, ponto de aferição demographo-cultural, nervo e machina, causa e effeito.

As idéas então expostas no *Post Office Reforms* revolucionaram as praticas dominantes e fructificaram em realidades auspiciosas, que, dia a dia, se vão ampliando e aperfeiçoando.

O antigo serviço volante, dado em monopolio a particulares, é hoje uma verdadeira systematização technica, irradiando por todo o mundo, transfronteirando as nações e approximando os individuos.

São de 1837 as idéas do grande postalista britannico. Não se secularizaram ainda, portanto.

E, entretanto, ha quem pretenda estabelecer nexo logico entre a União Postal, no mundo, e o serviço "angario", na Persia...

*

* *

A evolução postal no Brasil apresenta essas mesmas curiosidades. Ainda o paiz se resente da falta de viação, que só dos ultimos governos, tem recebido o necessario incremento. Sem bons systemas de communicação, não ha Correios em bom funccionamento.

Ainda não temos rêde ferroviaria em proporção com a extensão do nosso territorio, nem linhas de vapores, de accôrdo com a nossa vasta costa e em condições de descongestionar o serviço nos portos mais importantes.

Em alguns Estados do Norte, a via ferrea é, por assim dizer, coisa recente.

Das capitaes para o interior, ha Estados em que o Correio permanece no mesmo grau dos *veredarii* romanos: o estafeta a pé, mala ás costas, chuço á mão, garrucha á ilharga, distribuindo correspondencias, nos povoados, e golpes de defesa, nos caminhos, que não raro era o encontro com a onça e os malfeitores do sertão.

Nos povoados e villarejos, ha talvez, menos cartas a entregar, através da agencia, *postalmente,* do que, particularmente, aos conhecidos e affeiçoados politicos, cartas fóra da mala, sem a fiscalização do sello ou de carimbação.

E não é impossivel verificar-se, ainda hoje, em logares remotos, o que era commum no interior do paiz ainda ás vesperas da Republica.

No que independe, porém, dos meios de communicação e de outros recursos nem sempre disponiveis, o Correio brasileiro tem honroso logar no desenvolvimento geral da instituição no mundo.

Fomos dos primeiros a adoptar o sello.

Cabalmente representados nos grandes congressos postaes, estamos a par de todas as innovações propostas, de setenta annos a esta parte. Dos novos serviços propostos e adoptados em Genebra, Washington, Roma e Madrid temos sido adherentes da primeira linha e, em alguns casos, co-autores.

Em verdade, o serviço postal moderno é, em seu conjuncto, obra dos nossos dias.

Nos documentos que compulsámos para historiar e avaliar o patrimonio postal brasileiro, tomámos por ponto de partida o anno da Maioridade, anno em que, segundo um escriptor-estadista "se nacionalizou a nossa Independencia" (L. MÜLLER — *Discurso*).

Mas, a bem dizer, só com o advento republicano tomou o seu verdadeiro pé de organização o serviço de Correios, entre nós — organização, no duplo sentido estatico e dynamico, estabelecidas as limitaçõçes de normalidade, responsabilidade e fiscalização.

Ainda mesmo, nos ultimos dez annos, essa noção de responsabilidade e fiscalização não póde ter caracter muito rigoroso.

São do Director Geral dos serviços (Dr. CLODOMIRO PEREIRA DA SILVA — *Relatorio* — 1918) estas palavras impressivas:

"E' de notar que já entrou (em 1918) em phase positiva de reorganização o systema de supprimento, distribuição e conservação dos saccos de correspondencia, *o qual* ATÉ AQUI *não assentava em norma que resguardasse os interesses do Correio,* PORQUE OS SACCOS NÃO ERAM OBJECTO DE RESPONSABILIDADE DE NINGUEM, E, POR ISSO, EXTRAVIAVAM-SE.

E no relatorio ministerial do mesmo anno (DR. J. PIRES DO RIO — *Relatorio do M. da Viação*), ha um topico que fortalece quanto aos methodos do serviço externo, a critica feita á irresponsabilidade do jogo de saccos, conforme transcripção acima. Leiamos o que escreve o Ministro:

"Nos Correios brasileiros ainda não se faz estatistica na accepção rigorosa do termo, mórmente quanto ao intercambio com as outras nações."

* * *

Para comprehender a evolução feita pela instituição postal no Brasil não é mister balancear o patrimonio administrativo de um seculo. E ainda que o quizessemos, escassear-nos-iam alguns elementos indispensaveis.

Partindo de 1840, já se apuram os seguintes dados, no tocante ao movimento de renda e despeza, como simples confronto de producção e consumo da Repartição, na epoca da Maioridade e no anno do Centenario, com a mediação portanto de 81 annos:

EM 1840-41

| *Renda* | *Despeza* |
|---|---|
| Rs. 63:578$000 | Rs. 132:061$000 |

EM 1921-22
(1920)

| *Renda* | *Despeza* |
|---|---|
| Rs. 15.044:000$000 | Rs. 24.494:000$000 |

(Incompleto)

A differença, já de si tão sensivel, é ainda maior. Em 1922 corrente, anno do

Centenario, a despeza dos serviços subirá a Rs. 37.000.000:000$000; e a sua renda oscillará entre 16 e 17.000.000:000$000, o que, por emquanto, não se póde assegurar, porque o ultimo exercicio apurado é o de 1920.

* * *

De 1822 aos nossos dias, o Correio tem estado, successivamente, na dependencia: do Ministerio do Imperio (até 1860); do Ministerio da Agricultura (até 1892); em 1893, ficou subordinado ao Ministerio da Instrucção, Correios e Telegraphos, de transitoria existencia; constituido o actual Ministerio da Viação e Obras Publicas, parte de cujos serviços se desintegraram em 1909 para o ministerio, então creado, da Agricultura, Industria e Commercio, ficou o Correio, e assim se conserva, subordinado ao da Viação.

Sob o Imperio, e até vinte annos antes da Republica, constituia o Correio uma directoria (4ª Directoria) de secretaria ministerial. Em bôa hora se comprehendeu que, do ponto de vista technico, um tão importante serviço devêra ter maior desembaraço de acção, e desdobrou-se, por isso, em *Directoria Geral dos Correios*.

O cargo de Director Geral, creado em Março de 1829 e provido, pela primeira vez em abril do mesmo anno, foi supprimido em 1831 e restabelecido em 1842.

Ahi começa para o Brasil, a verdadeira historia do Correio, documentada em factos, distribuida em etapas, apurada em efficiencia e utilidades.

Por esse tempo, vencia o Director Geral uma gratificação de 800$000 por anno...

Autorizado o governo, com a maioridade de Pedro II, a executar melhoramentos nos Correios, a reforma aconselhada só entrou em plena pratica com o decreto n. 399. de 21 de dezembro de 1844.

Quanto ao *pessoal*, eis o que era então a Directoria dos Correios do Imperio do Brasil: Um Director Geral (3:200$ annuaes); um official-maior (1:400$ annuaes); dois officiaes (1:000$ cada um, por anno) e dois amanuenses (50$ mensaes, cada um). Isso, a Directoria. A Administração da Côrte e Provincia do Rio de Janeiro, a maior séde postal do Imperio, compunha-se de: um administrador, um ajudante (cargo supprimido em 1857), um contador, um thesoureiro, dois fieis, quatro primeiros officiaes, cinco segundos-officiaes, 10 praticantes, um porteiro, um ajudante, dois correios-de-officios e os carteiros e pedestres necessarios. Salvo os carteiros e pedestres (que não sommariam muitas dezenas), o pessoal se compunha de menos de trinta funccionarios, inclusive chefes e nomeados de immediata confiança governamental!

Si de 1844 para os nossos dias já havia essa pasmosa differença, para que esmiuçar datas anteriores?

Aliás, não é preciso renovar commentarios. Em livro destinado á secção brasileira na Exposição Universal de Paris. ("*O Brasil em 1889*") escreve Fred. Sant'Anna Nery:

"No Brasil colonial, o serviço dos Correios era coisa desconhecida...

"Quando a Côrte Portugueza foi estabelecer-se no Rio de Janeiro, em 1808, *um arremedo de serviço postal* foi organizado e começou a funccionar no Paço."

O primeiro regulamento postal do Brasil é de 22 de Novembro de 1808. Mas que regulamento?

O de 1828 (executado em 1829, e em, que já se sente a intelligencia vivida de Clemente Pereira) é positivamente colonial. Que teria sido o de 1808?

Conhecida, em 1837, a reforma universal de Rowland Hill, o Brasil só a adoptou em 1852 (e foi dos que mais se adiantaram nesse esforço progressista). A instituição postal-moderna, entre nós, começou com esta adopção.

Aprouve-nos, entretanto, historiar os Correios, *pari passu*, com a nossa evolução politica.

Nacionalizada a Independencia com a maioridade de Pedro II (1841), preoccupou-se o governo desde logo de melhorar o serviço postal. E' um signal expressivo. Ahi começa o seculo postal brasileiro. Ahi começaram as nossas pesquizas e os nossos confrontos, dos quaes resultam contrastes eloquentissimos.

* * *

O Correio está em relação directa com o navio e o trem de ferro, que são os seus dois braços de dynamização. Disso decorre a especialização de serviços — o Correio ambulante e o serviço postal maritimo.

O Correio ambulante, só por si, justifica o serviço postal nocturno, tão caracteristico da instituição.

Ora, a viação ferrea no Brasil data de 1855, e o serviço nocturno, regular e fixo, é de 1882; só de sete annos precedeu á jornada republicana.

A viação maritima justifica, por sua vez, a vigilancia postal, a bordo e nos portos, a situação *sui generis* dos agentes embarcados, a repressão ao contrabando postal, etc.

E' certo que antes de 1840 era diminuto o movimento de paquetes em nossos portos. Como quer que seja, é interessante saber que num dos principaes desses portos, o do Recife, ainda em 1835 (Relatorio do Ministerio do Imperio) o serviço postal maritimo era tal, que justo é dizer que o não havia. Dava-se uma gratificação ao empregado da Alfandega ou da Saúde Publica, que se encarregasse de levar e receber malas e cartas avulsas, a bordo!

Compare-se essa ordem de coisas á de hoje, quando o Correio, frequentes vezes, recebe, abre e confere aqui, na Repartição Central, para mais de 2.000 malas trazidas de bordo até á repartição, em vehiculos postaes (lanchas, escaleres e auto-caminhões, e os mais variados vehiculos terrestres) sob a guarda e responsabilidade de empregados postaes, que o são tanto os officiaes encarregados do serviço, quanto o mestre, foguistas, marinheiros, motoristas, carregadores e serventes!

A differencializar a velha e a nova instituição, ha um signal expressivo, o sello. E o sello bem assignala o que é hoje o Correio e o que teria sido, ha cem annos. E' até, por assim dizer, o symbolo da instituição, signal de aferição, caracteristico do seu movimento e da sua fiscalização, da sua renda e, da sua evolução geral; emblema do serviço e synthese numerica das taxas, pagas ou a pagar.

No Brasil, data o sello de 1843. E valha-nos saber que nesse particular somos nação dianteira e de perto acompanhamos a iniciativa da Inglaterra, liberal e progres-

sista. Antecipamo-nos até mesmo á França culta, na adopção da estampilha emblematica e fiscal.

Não obstante, o Correio ainda deixa a desejar em materia de Contabilidade e fiscalização, como ainda ha pouco, o demonstrou a adopção do methodo de "partidas dobradas".

Antes, portanto, de 1843, o que havia não era apparelhamento, rythmo, ordem, methodo. O que havia era trabalho, esforço, dedicação, modestia e a nunca assás louvada honorabilidade do funccionalismo postal brasileiro, cuja tradição se mantém, dia a dia, com a altiva consciencia do dever cumprido.

O serviço de remessa de fundos por saques postaes era deficientissimo ainda em 1866 (*Relat. do Minist. da Agricultura*). Só a 16 de Agosto de 1880 (C. Lopes — *O Correio Brasileiro*), o Correio no Rio começou a saccar vales contra as Administrações, e estas entre si, pois, embora já creado o serviço de vales internos, só existia em saques das Administrações ao Correio da Côrte.

Do mesmo anno (28 de Abril) é a creação dos bilhetes-postaes, tão uteis á correspondencia ligeira, verdadeiro recado postal, a escrever, mesmo de pé, no intervallo dos afazeres, ou na propria repartição.

E só nesse anno se fixaram as taxas para as amostras e as encommendas.

Aliás, o serviço de encommendas de e para o extrangeiro (*colis postaux*) não data sinão de 1900, quando começou a ser executado.

E os vales postaes internacionaes, cuja troca é considerada um dos melhores veios financeiros da renda postal, são, por assim dizer, coisa recente..

Só em Abril de 1901, começou a vigorar o accordo, firmado um decennio antes.

Do exposto, se vê que os mais importantes serviços a cargo do Correio, aquelles mais technicos e de maior efficiencia, de objectivo mais pratico e de renda mais certa e de arrecadação mais facil, são creação ou adopções de ha pouco tempo, e, para além da Maioridade, nada ha que interesse verdadeiramente á instituição postal moderna.

*

* *

Dissemos que, na evolução dos Correios, nem sempre se identificam as datas e os factos.

Por isso, antes de tratar do patrimonio postal, realizado ou demonstravel, cabe-nos citar as principaes datas e resoluções governamentaes que, de alguma fórma, assignalam ou estimularam o desenvolvimento dos serviços.

1663 — 25 de Jan. Nomeação do Alferes João Cavalleiro para servir o cargo instituido com o cit. Regimento, 19 de dezembro.

1797 — 18 de Jan. Extincção do cargo de Correyo-Mór e reinvidicação dos serviços á Corôa.

1799 — 1° de Abril — Publicação do "Regulamento provisional para estabelecimento de Correio".

1801 — 14 de Maio. Revogação do Reg. de 1799. Creação de Caixas e carteiros distribuidores.

1811 — Lourenço Ant. Araujo regulariza o serviço de registrados para o interior e a expedição de valores declarados.

1798 — 20 de Jan. Creação de Correios maritimos para o Brasil.

1808 — 22 de Novembro. Regulamento Provisional para a Administração e Correio da Côrte do Rio de Janeiro.

1828 — Dec. de 30 de Setembro. Reorganização do Correio Geral: estabelecimento de Correios maritimos e terrestres entre as provincias. Regulamentação, a 5 de Março de 1829.

1841 — 30 de Nov. Lei n. 243, autorizando melhorias no Correio.

1844 — 21 de Dezembro. Dec. 399, promulgando o Regulamento, decorrente da citada Lei e de outras de 1842 e 1843.

1852 — Adopção da Reforma Hill.

1861 — Regul. de 16 de Fev. Desincorporação dos Correios do M. do Imperio e incorporação ao da Agricultura, constituindo a 4ª Directoria da Secretaria.

1865 — 12 de Abril. Dec. 3.443, reorganizando o serviço.

1867 — 26 de Junho — Dec. estabelecendo novas taxas e elevando outras.

1871 — 23 de Junho. Dec. 4.743, elevando os vencimentos do pessoal.

1880 — Dec. 7.695, de 28 de Abril. Creação dos bilhetes-postaes e fixação das taxas das amostras, manuscriptos e encommendas.

1880 — 16 de Agosto. Execução do serviço de vales da Côrte ás Administrações e destas entre si.

1883 — 6 de Agosto. Aviso n. 46. Creação das cartas-bilhetes.

1888 — 26 de Março. Dec. n. 9.912 A. Reforma geral dos serviços. Melhoramentos e innovações. Ampliação dos quadros. Creação do logar de sub-director. Creação do *Boletim Postal*. (Primeiro numero — Maio, 1889).

Publicação de obras importantes: *Guia para expedição de malas e correspondencias. Instrucções para o Regulamento dos Correios de 1888* (1889).

1890 — 1° de Maio. Dec. de reforma n. 268 A, alterado pelo de 27 de Dezembro, n. 1.216. Subordinação do Correio ao Ministerio da Instrucção, Correios e Telegraphos. Creação de caixas economicas postaes e do serviço de encommendas registradas. Ampliação do serviço de vales internos. Serviço de distribuição por expressos.

1891 — Congresso Postal de Vienna. Antes em Lisbôa, (1885) e em Berna (1874), em Paris, (1878).

1894 — 10 de Abril, Dec. n. 1.692, execução da reforma autorizada por lei, n. 194, de 11 de Outubro de 1893 e ampliada pela de 1896, mais concernente a actos administrativos e regimen interno. Fixação de vencimentos, que prevaleceram até 1909. Creação das *Succursaes*.

1900 — 1° de Agosto — Execução, a titulo de experiencia, do serviço de *colis postaux*.

1901 — Execução do serviço de vales postaes internacionaes.

1902 — Extincção da classe dos supplentes. Creação dos logares de praticante de 2ª classe.

1902 — Execução do serviço de assignatura de jornaes. Inauguração das seis *succursaes* no Rio (Creação da Reforma de 1894).

1906 — Congresso Postal de Roma. Congresso Pan-Americano no Rio de Janeiro.

1907 — 16 de Set. Dec. n. 1.720, approvação do accôrdo internacional sobre permuta de cartas e caixas com valor declarado.

1908 — Exposição Nacional. Remodelação da Capital da Republica. Movimento geral em favor de uma reorganização radical dos serviços postaes.

1909 — Reforma dos serviços. Creação de duas novas Sub-Directorias. Extincção da Administraçãço do Districto Federal. Creação de Administrações novas.

1910 — Reforma parcial, de effeitos restrictos.

1920 — 17 de Março. Reforma ampla dos serviços. Augmento de quadros e accrescimo de vencimentos. Creação de uma nova Sub-Directoria. Augmento de distribuição domiciliaria. Creação e desenvolvimento de officinas postaes, inclusive typographia. Melhoramento dos serviços nos Estados. Creação de Administrações novas e elevação de categoria de algumas das existentes. Emissão de apolices de valor de 8.000 contos destinada a edificação de predios para Administrações e agencias. Modificação de alguns serviços e accentuação do seu caracter technico. Creação definitiva do serviço de inspecções (tentado na Administração Posta) — Sub-Directoria de Fiscalização.

* * *

Na evolução dos serviços e na organização technica das repartições postaes, ha personalidades cuja benemerencia carece de ser assignalada.

*Dr. Thomaz Pinto de Siqueira* (ler o Relatorio dos Serviços em 1863).

*Dr. Luiz Betim Paes Leme* (1882-1891, e 1901-1904).

*Joaquim Carneiro de Miranda e Horta* (1904-1908. Representante brasileiro no C. P. de Roma).

*Dr. Jm. Ignacio Tosta* (1909-1910).

*Ernesto Lirio de Siqueira,* Director Geral, em commissão.

*Dr. Clodomiro Pereira da Silva* (1909-1918-1922).

* * *

Entre os benemeritos postaes tem relevante logar o illustre funccionario *Feliciano Neves Gonzaga,* funccionario e escriptor, autor das Instrucções para o Regulamento de 1888 e, sem duvida, um dos espiritos tutelares da Repartição, a cujo influxo appareceram mais tarde outros ainda vivos e presentes em util actividade, ou apenas vivos na saudade dos seus contemporaneos — como o 1º Official Domingos de Castro Lopes, autor da conhecida *noticia historica* "O Correio Brasileiro".

* * *

Na Administração Tosta, houve um poderoso auxiliar: o illustre funccionario José Henrique Aderne.

Na segunda administração Clodomiro (1918-1922) foram seus principaes auxiliares

á execução dos novos serviços o sub-director Severino Neiva e o administrador Geonisio Curvello, que já haviam servido no gabinete do citado Director Geral.

* * *

Feitos esses confrontos do ponto de vista historico, resta-nos fazel-os do ponto de vista patrimonial.

E' superfluo assignalar que, desde o primeiro momento, nos escassearam para isso os elementos necessarios.

Começamos por estudar attenciosamente os Relatorios ministeriaes onde deveriamos encontrar dados elucidativos. Compulsamos a serie dos Relatorios do Imperio desde 1832 a 1860, e os da Agricultura de 1861 a 1890, periodo em que o Correio esteve sob a dependencia dos mesmos. De 1889 em deante, inaugurado o regimen republicano, corremos as fontes mais intuitivas, á busca dos elementos necessarios a ajuizar do valor patrimonial da instituição e serviços postaes.

No tangente a immoveis, moveis, utensilios, bens de natureza industrial, officiámos e telegraphámos reiteradamente ás diversas circumscripções postaes da Republica. Verificámos, desde logo, que muitas dellas não tinham até agora nenhum assentamento a respeito.

E' preciso accentuar que, sendo o Correio instituição ramificada por todos os recantos do paiz e sendo notoria a falta de meios rapidos de communicação, é virtualmente impossivel levantar o valor patrimonial, em espaço de tempo limitado.

Como considerar o patrimonio dos Correios? O Correio é um monopolio constituindo serviços de natureza industrial, distribuidos numa área de oito milhões de kilometros quadrados.

Executam-n'os tres dezenas de Administrações e cerca de 4.000 agencias subordinadas a essas Administrações ou á Directoria, no Rio, que, em sentido geral, subordina e acciona todos os serviços.

Si os serviços postaes nas repartições-sédes e nas diversas estações se executassem em edificio apropriado, incorporado ao patrimonio publico, o patrimonio postal seria de valor incalculavel.

Mas as proprias Administrações funccionam geralmente em predios de aluguel.

A Directoria mesma só agora está condignamente installada; e não se acham ainda ultimadas as novas edificações aliás já muito adiantadas, nos Estados de São Paulo e da Parahyba e nas cidades de Santos e Petropolis.

Um serviço de tombamento geral nos Correios da Republica não póde ser obra perfeita e definitiva e tem de resentir-se, por emquanto, de um certo caracter conjectural.

No que toca ás despezas da Repartição póde-se, talvez, pela ascensionalidade do "custo" em cada exercicio, dar, para informação, o valor do serviço.

Pena é que nos Relatorios anteriores ao periodo republicano, nem sempre se desdobre em duas rubricas o custo do *Pessoal* e o do *Material*.

E é obvio que pela despeza de Material, applicada uma taxa de depreciação, ou de valorização, se poderia ter um estimavel coefficiente de valor patrimonial.

Assim, englobadamente, sem discriminar as duas rubricas, a despeza total dos Correios no primeiro decennio da Maioridade (1840-1850) é de Rs. 1.535:499$000, ou seja *menos de metade* do que se tem despendido *só pela rubrica "Material"* em qualquer dos tres ultimos exercicios encerrados do periodo republicano!

Isso nos levaria a inferir que o valor da Repartição de 1840 para aquem, cresceu de 50 o|o.

Mas não seria bôa a hypothese, porque, pelos quadros e graphicos que adiante se encontram, é facil apurar que o desenvolvimento é muito mais sensivel, póde-se dizer mesmo, espantoso.

*

* *

O patrimonio dos Correios nem sempre póde constituir objecto demonstravel.

O patrimonio demonstravel não irá muito além de 30.000:000$000. Em verdade, porém, deve exceder de 50.000:000$000 (cincoenta mil contos).

Para isso, basta considerar como valor accumulado o custo do material incorporado ao patrimonio. A escripta existente mal nos permitte um calculo parcial. Mas do periodo republicano já é possivel fazer computação.

Só no ultimo decennio (1910-1920) apurar-se-á um valor de cerca de 30.000 contos — e é essa a cifra, entretanto, a que, attingirá o valor do *patrimonio demonstrado* — moveis, immoveis, bens industriaes!

Confronte-se, por outro lado, o patrimonio dos Correios, com o dos Telegraphos e o das estradas de ferro:

Vias-ferreas e telegraphos calculam como valor patrimonial o custo das suas *linhas*.

E que é uma linha ferroviaria?

São os dormentes, os trilhos, o terreno adquirido, a granja desapropriada, o tunel aberto, a estação construida, a ponte levantada, a pilastra opposta á barreira prevista.

Que é uma linha telegraphica?

E' a matta desbravada, a picada aberta, a exploração do terreno, a collocação dos postes, são os cabos, os semaphoros, os fios, os isoladores.

As linhas, ferroviarias ou telegraphicas, são, portanto, patrimonio realizado e incorporado.

Ora, no Correios, tambem ha linhas: linhas distribuidas por todo o territorio nacional, acarretando uma despeza formidavel de pessoal e material.

Mas o Correio despende sem construir: realiza o progresso, sem *realizar patrimonio*: em suas linhas, não ha trilhos, nem postes, nem casas para o vigia, nem abrigos para o estafeta. Uma linhas de Correio, caminho util e existente, roteiro predeterminado, é como si fosse uma linha imaginaria: não é *patrimonio*. E' custo, mas não é valor; é utilidade, mas não é zem valorizavel.

Entretanto, o desenvolvimento de taes linhas é assombroso. De 1840 aos nossos dias, ellas têm centimultiplicado. Temos hoje, seguramente, 150.000 kilometros de linhas postaes, com limites e pontos de referencia e mediação, ligando agencias, communicando cidades e povoações.

Algumas de taes linhas são recentes. Outras são antigas e consomem, não de

Loje, no seu trafego homens e animaes — muares, carroças, caminhões, automoveis.

Em geral, esses muares, carroças e automoveis não são patrimonio postal. Com excepção da Directoria, aqui, e em raros outros casos, taes vehiculos são sempre de emprezas particulares, que se fazem pagar pingue e munificentemente.

Da exposição feita, sente-se que uma linha de Correio é capital consumido e a consumir, é uma especie de patrimonio a fixar, mas não, propriamente, patrimonio.

Si se désse convencionalmente, um valor a cada uma dessas linhas — 100$000, digamos, como juro dos capitaes despendidos e dos serviços executados em consequencia de um *monopolio* que é patrimonio da Repartição, as linhas postaes estabelecidas e em trafego produziriam valor de cerca de 20.000 contos.

Não nos parece despropositado um tal criterio. Cada linha installada é um mechanismo no tempo e no espaço, que só o Correio impulsiona, para o fim de vehicular cartas, valores, correspondencias. Como admittir que no patrimonio da Repartição fique omisso um coefficiente que, não sendo, embora, estavel, é real, util e dispendioso?

* * *

Com relação ao tombamento dos predios que constituem as grandes sédes postaes, só agora se ultima a construcção das principaes dellas.

O novo edificio da Directoria Geral foi inaugurado recentemente. O de São Paulo ainda não está concluido, nem, bem assim, o da Parahyba. Em Santos e Petropolis, as obras mal se iniciam:

Afim de que taes edificios figurem no tombamento geral, foi-nos mister servir-nos de plantas approvadas e creditos abertos, tomando, dess'arte, o *patrimonio em ser* como patrimonio verificado.

Vale isso dizer que o nosso estudo e os nossos calculos não podem apresentar uma segurança indiscrepante, sendo, por isso, algumas vezes, aliás, mui raras, um tanto conjectural.

Em linhas geraes, porém, deve-se acceitar que os Correios da Republica constituem um *patrimonio certo de* 32.000:000$000, no momento. Com uma nova avaliação escrupulosa, a que se proceda dentro de mais um decennio, o patrimonio total da instituição e dos serviços excederá de 50.000 contos e não longe estará de alcançar o dobro.

Vale, no caso, como excellente subsidio, o custo dos serviços de 1822 a 1922. Nesse primeiro seculo de emancipação politica e administrativa, o Correio custou aos cofres publicos: quinhentos e quatorze mil contos de réis.

Rs. 514.000:000$000.

* * *

Todas essas conclusões e conjecturas se apoiam nos dados a seguir:

# PATRIMONIO DOS CORREIOS

(*Resumo da avaliação*)

| | |
|---|---|
| Directoria (Districto Federal) . . . . | 9.852:900$000 |
| Amazonas . . . . . | 844:942$000 |
| Pará . . . . . | 92:355$800 |
| Maranhão . . . . . | 196:070$782 |
| Piauhy . . . . . | 29:475$565 |
| Ceará . . . . . | 59:503$200 |
| Rio Grande do Norte . . . . . | 225:887$000 |
| Parahyba . . . . . | 1.500:000$000 |
| Pernambuco . . . . . | 1.713:136$580 |
| Alagôas . . . . . | 91:604$000 |
| Sergipe . . . . . | 59:192$000 |
| Bahia . . . . . | 1.235:196$100 |
| Espirito Santo . . . . . | 35:000$000 |
| Estado do Rio de Janeiro . . . . . | 2.000:000$000 |
| São Paulo . . . . . | 7.000:000$000 |
| Santos . . . . . | 1.800:000$000 |
| Ribeirão Preto . . . . . | 21:010$000 |
| Paraná . . . . . | 70:642$000 |
| Santa Catharina . . . . . | 35:000$000 |
| Rio Grande do Sul . . . . . | 1.161:350$000 |
| Minas Geraes (Bello Horizonte) . . | 1.500:000$000 |
| Diamantina . . . . . | 5:300$000 |
| Campanha . . . . . | 51:772$300 |
| Uberaba . . . . . | 17:721$500 |
| Matto Grosso (Cuyabá) . . . . . | 115:833$100 |
| Corumbá . . . . . | 20:456$700 |
| Goyaz . . . . . | 32:119$000 |
| Administrações novas (conject.) . . | 80:000$000 |
| TOTAL (approximado) Rs. . | 32.000:000$000 |

NOTA — As Administrações novas são as de Santos, Corumbá, Joazeiro, Botucatú, Theophilo Ottoni, Santa Maria da Bocca do Monte (6). Só as duas primeiras formam

nos dados recebidos parcellas acceitaveis. As outras, ou não puderam, por emquanto, calcular o seu coefficiente patrimonial (como se deu com a de Joazeiro), ou apresentaram sommas ridiculas, que não podem significar a realidade das mesmas, pelo que a Commissão prefere contemplal-as em conjuncto, em avaliação conjectural.

Não se comprehende uma repartição-séde, com um patrimonio de 900$000 (Theophilo Ottoni)! ou de 5:000$000 (Santa Maria). Assim que entrarem a funccionar plenamente, só os bens industriaes montarão a algarismos mais altos.

Por outro lado, é lastimavel que Administrações de 2ª classe, (E. Santo, Santa Catharina) contribuam com patrimonio inferior a 30:000$000.

Ainda ha a considerar o valor do material do serviço maritimo, caixas de assignantes, caixas de credito, etc., em toda a Republica, o qual não é inferior a 500:000$000.

A Directoria e algumas Administrações já têm incluido os seus coefficientes respectivos a esses bens, nas avaliações enviadas; outras os omittem, ou os não declaram, de modo satisfactorio.

Essas e outras observações fazem assegurar que, si o patrimonio dos Correios em avaliação demonstrativa sobe a 32.000:000$000, em verdade deve elle exceder essas cifras.

# DIRECTORIA GERAL

## (RIO)

## REPARTIÇÃO-SÉDE. SUB-DIRECTORIAS. SUCCURSAES. AGENCIAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Predio á rua 1º de Março. Construcção solida, estylo francez mixto. 4 pavimentos. O 2º e 3º formam externamente um só andar. Ultimamente reformado e melhorado. Area, 1560 m². Custo, 2.000 contos (1877). Avaliado em 1914, por 3.000 contos. Valor actual (*) . . . . . | 4.368:000$000 | |
| | Predio á rua Visconde de Itaborahy. Costrucção recente. Estylizado, com *hall* e torreão (cúpula). 3 pavimentos. Area de construcção, 116 m². Area de terreno, 1.300 m² — Valor actual (**) . . . . . | 3.216:000$000 | |
| | | | 7.584:000$000 |
| 2 | MOVEIS E UTENSILIOS | | 1.300:000$000 |
| 3 | BENS DE NATUREZA INDUSTRIAL | | 123:000$000 |
| | Officinas, installações electricas, garage, elevadores, etc. . . . . | | 695:400$000 |
| | Vehiculos do serviço maritimo . . . | | 150:450$000 |
| | TOTAL . . . . . | | 9.852:900$000 |

OBSERVAÇÕES:

(*) Serve á Sub-Directoria do Trafego, que ahi tem installados os seus serviços, inclusive os da 2ª Secção, á qual é subordinada o serviço postal maritimo.

(**) Serve á Directoria Geral — Gabinete do Director e auxiliares. Sub-Directorias do Expediente de Contabilidade e Fiscalização. Thezouraria, clavicularios, casa forte, officinas (parte) e serviços technicos.

A avaliação dos dois edificios é feita na base adoptada por um dos engenheiros da Commissão, e referente ao edificio da Secretario e ao dos Telegraphos. Area de construcção, 700$000 por m²; area de terreno, 600$000 idem.

# ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS

## DO ESTADO DE AMAZONAS, ACRE, E AGENCIAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Predio a construir ou a adquirir em Manáos (Credito em apolices — Dec. 14.672, de 16-2-21) . . . . . | 612:000$000 | |
| | Terreno e galpão no Acre . . . . . | 15:000$000 | 627:000$000 |
| 2 | VEHICULOS | | |
| | Lancha "Lino de Siqueira . . . . . | | 8:000$000 |
| 3 | MOVEIS, SACCOS, UTENSILIOS, ETC. | | |
| | Administração . . . . . | 180:237:$000 | |
| | Agencias . . . . . | 29:705$000 | 209:742$000 |
| | TOTAL . . . . . | | 844:942$000 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio n. 2.996, de 14 de Dezembro de 1921, do respectivo Administrados postal).

A Commissão não conseguiu esclarecimentos sobre o novo predio adquirido para o funccionamento da repartição-séde em Manáos.

O terreno e galpão, de madeira e zinco ficam sitos á rua Xapury e custaram, em 1913, 12:000$000.

## ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DO ESTADO DO PARÁ

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Declaração de inexistencia. A Administração não tem, por emquanto séde propria e continúa a funccionar em predio de aluguel, adaptado provisoriamente. | | |
| 2 | MOVEIS | | |
| | Administração . . . . . | 2:415$000 | |
| | Agencias . . . . . | 38:662$000 | 41:077$000 |
| 3 | BENS DE NATUREZA INDUSTRIAL | | |
| | Administração e Agencias . . . . . | 48:342$800 | |
| | Agencias . . . . . | 2:936$000 | 51:278$800 |
| | TOTAL . . . . . | | 92:355$800 |

(Officio n. 624, de 17 de Setembro de 1921, do Administrador respectivo).

## ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DO ESTADO DO MARANHÃO E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Declaração, taxativa, de inexistencia | | |
| 2 | MOVEIS | | |
| | Administração . . . . . | 90:000$000 | |
| | Agencias . . . . . | 6:000$000 | 96:000$000 |
| 3 | UTENSILIOS | | |
| | Administração . . . . . | 35:000$000 | |
| | Agencias . . . . . | 15:346$000 | |
| | Almoxarifado . . . . . | 49:664$782 | 100:010$782 |
| | TOTAL . . . . . | | 196:010$782 |

(Officio do Administrador (Contador em exercicio) n. 12, de 14 de Janeiro de 1922)

## ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DO ESTADO DO PIAUHY E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Declaração, taxativa, de inexistencia | | |
| 2 | MOVEIS, UTENSILIOS, BENS DE NATUREZA INDUSTRIAL | | |
| | Administração . . . . . | 23:501$966 | |
| | Administração e Agencias . . . . . | 5:973$599 | 29:475$565 |
| | TOTAL . . . . . | | 29:475$565 |

(Officio n. 4.679 c, da Sub-Directoria de Contabilidade dos Correios, de 30 de Novembro de 1921).

## ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DO ESTADO DO CEARÁ

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Até á data de organização dos presentes dados havia falta de informações positivas a respeito. | | |
| 2 | MOVEIS | | |
| | Administração . . . . . | 33:617$000 | |
| | Agencias . . . . . | 3:165$000 | 36:782$000 |
| 3 | BENS DE NATUREZA INDUSTRIAL | | |
| | Administração . . . . . | 12:184$000 | |
| | Agencias . . . . . | 10:537$200 | 22:721$200 |
| | TOTAL . . . . . | | 59:503$200 |

(Officio n. 180, de 18 de Agosto de 1921, do respectivo Administrador).

Ha providencias dadas para construcção ou acquisição de séde postal propria, em Fortaleza.

Si assim se verificar o montante patrimonial minimo será de Rs. 120:000$000.

# ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS

## DO EST. DO RIO GRANDE DO NORTE

### E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Credito, em apolices, para novo edificio (Decreto de abertura, 5-9-922) . . | | 200:000$000 |
| 2 | MOVEIS | | |
| | Administração . . . . . | 9:418$000 | |
| | Agencias . . . . . | 7:105$000 | 16:523$000 |
| 1 | BENS DE NATUREZA INDUSTRIAL | | |
| | Administração . . . . . | 5:755$000 | |
| | Agencias . . . . . | 3:609$000 | 9:364$000 |
| | TOTAL . . . . . | | 225:887$000 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio do Administrador, n. 1242, de 23 de Agosto de 1921. — Proc. Directoria — 388 — 1921).

Conforme declaração expressa do Administrador, não ha nenhum immovel ao serviço dos Correios, salvo o futuro edificio a que se refere o credito supra mencionado.

# ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS

## DO ESTADO DA PARAHYBA

### E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Predio, construido de pedra e cal, com um andar terreo. Dimensões: 82 palmos de frente, 37 1\|2 de fundo. Construcção deliberada em 1782. Em 1921, avaliado em . . . . . | 12:000$000 | |
| | Creditos distribuidos até 31 de Dezembro de 1921 para a construcção do novo edificio . . . . . | 873:000$000 | |
| | Novo credito aberto para o mesmo fim, em 30-8-1922 . . . . . | 400:000$000 | 1.285:000$000 |
| 2 | MOVEIS, UTENSILIOS, BENS DE NATUREZA INDUSTRIAL | | |
| | Administração e Agencias . . . . . | | 61:257$900 |
| | TOTAL . . . . . | | 1.346:257$900 |
| | Minimo provavel . . . . . | | 1.500:000$000 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio n. 463, de 8 de Setembro de 1921, do respectivo Administrador).

Serve o predio supra referido á Administração postal do Estado, cuja séde ahi está estabelecida até á installação no novo edificio em construcção.

Os creditos abertos para construcção do novo edificio estão calculados, de accordo com a escripta da Contabilidade da Viação (parte) e de accordo com a summula dos mesmos, em publicações referentes aos despachos collectivos e expediente official.

Ultimada que seja a construcção, adquirido o mobiliario apropriado, etc., o valor patrimonial dos Correios na Parahyba, não será inferior a 1.500 contos.

# ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DO ESTADO DE PERNAMBUCO E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Predio onde até ultimamente funccionava a Administração, cedido em 9 de Dezembro de 1899, pelo Ministerio da Marinha, (Aviso 1550, de 5 de Outubro de 1899). Sobrado de 2 andares e sotão. 61,60 de comprimento por 47,10 de fundo. — Avaliação do Administrador em 1921 . . . . . | 210:625$580 | |
| | Predio adquirido em 18-7-1921, á Avenida Marquez de Olinda, 262, Recife. Area de 643m,90. Perimetro de 100m,09. Estylo moderno. 4 andares 5 pavimentos, frente para 3 ruas — Custo e avaliação em 1921 . . . . | 1.234:000$000 | 1.444:621$580 |
| 2 | MOVEIS E UTENSILIOS DE NATUREZA INDUSTRIAL INCLUSIVE UMA LANCHA E UMA BALEEIRA A 8 REMOS | | |
| | Importancia global da Administração e agencias . . . . . | 68:515$000 | |
| | Mobiliario novo, apropriado á adaptação do novo predio da Administração — Credito aberto por Decreto de 30-8-1922 | 200:000$000 | 268:515$000 |
| | TOTAL . . . . . | | 1.713:136$580 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio do Administrador, n. 1.161 de 29 de Dezembro de 1921 e 244, de 25 de Fevereiro de 1922. Processo: Directoria, 1229 — 21 e 1229. D. G.: 21 — M. S. Dec. de abertura de creditos, em 30 de Agosto de 1922.

Pelo noticiario dos jornaes, sabe-se que o Ministerio da Marinha, pretende rehaver o predio cedido em 1899, para installar, no mesmo, serviço do seu departamento no Recife.

# ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DO ESTADO DE ALAGÔAS

## E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Predio á Praça Pedro II, esquina da rua 15 de Novembro. Superficie de 500 m², da qual 2\|3 assoalhados e o resto em mosaico e tijollo. Vasto edificio com 14 salões. Terreno ao lado. Doação do Ministerio da Fazenda em 1893. Custo desconhecido. — Avaliação (conj.) . . . . . | | 60:000$000 |
| 2 | MOVEIS, UTENSILIOS, ETC | | |
| | Administração e Agencias . . . . . | | 31:604$000 |
| | TOTAL . . . . . | | 91:604$000 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio do Administrador, n. 47, de 4 de Fevereiro de 1922).

(*) Serve á Administração postal do Estado, que tem no mesmo a sua séde e installações.

O edificio comporta a edificação de mais um ou dois pavimentos.

## ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DO ESTADO DE SERGIPE

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Por avaliação sem data . . . . . | | 20:000$000 |
| | Predio terreo, sito á praça Fausto Cardoso, em Aracajú—Avaliação actual (*) | | 35:000$000 |
| 2 | MOVEIS E UTENSILIOS | | |
| | Administração e agencias (valor global) | | 17:862$000 |
| 3 | SACCOS | | |
| | Valor global . . . . . | | 6:330$000 |
| | TOTAL . . . . . | | 59:192$000 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio n. 187, de 5 de Novembro de 1921, do respectivo Administrador postal).

(*) Serve á Administração postal do Estado, que ahi tem sua séde, ha mais de meio seculo.

# ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DO ESTADO DA BAHIA

## E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Predio entre a Rua Nova das Princezas e Miguel Calmon no centro do bairro Commercial. Construcção de concreto e cimento armado. Compõe-se de 2 andares, rez do chão e porão habitavel, coberto por terraço em cimento armado. Estylo francez moderno. Tem elevador externo, 2 claraboias e 4 elevadores internos. O Administrador avalia o edificio em 690:000$000. Mas só o custo do predio monta em 634:000$000 (200:000$ por conta do Governo Federal e 434:000$000 por conta da Companhia Cessionaria das Docas do Porto. Sommando-se a isso o valor do terreno, que, a julgar pela venda, em leilão, de igual terreno fronteiro, é de 400:000$000, tem-se quantia superior a . . . . . | | 1.000:000$000 |
| 2 | MOVEIS | | |
| | Administração . . . . . | 91:243$500 | |
| | Agencias . . . . . | 15:979$000 | 107:222$500 |
| 3 | UTENSILIOS | | |
| | Administração . . . . . | 106:628$200 | |
| | Agencias . . . . . | 21:345$400 | 127:973$600 |
| | TOTAL . . . . . | | 1.235:196$100 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio: Bahia, n. 458, de 17 de Março de 1922. — Proc. E — S — Diversos — 1576 — 1921).

Funccionam no predio arrolado a Administração dos Correios e a estação telegraphica.

Na relação dos moveis e utensilios figuram bens de natureza industrial. Na avaliação dos moveis da Administração (Rs. 91:243$500) estão incluidos cerca de 62 contos referentes a saccos e vehiculos do serviço maritimo — escaleres e 1 batelão — alem dos elevadores (quatro) do serviço interno da Administração.

# ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS

## DO ESTADO DE ESPIRITO SANTO

### E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | MOVEIS E UTENSILIOS | | |
| | Administração . . . . . | 22:039$000 | |
| | Agencias (algumas) . . . . . | 558$000 | 22:597$000 |
| 2 | BENS DE NATUREZA INDUSTRIAL | | |
| | Administração . . . . . | | 6:475$000 |
| | TOTAL . . . . . | | 29:072$000 |
| | Minimo provavel . . . . . | | 35:000$000 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio n. 43, de 1º de Fevereiro de 1922, do respectivo Administrador).

A administração não apresenta serviço completo.

Formulada a hypothese de haver em Victoria um terreno cedido pela Municipalidade á União, para opportuna construcção de edificio para o Correio, a Administração nada informou, a despeito do appello da Commissão.

# ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS

# DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Predio á rua Visconde Rio Branco, (em Nictheroy), entre as ruas S. José e São Leopoldo. Construcção moderna. 48m,80 de frente e 30m,90, de lado, 3 pavimentos, confortaveis e elegantes. Um dos mais bellos edificios da cidade — Custo — 1.197:000$000 — Valor actual . . . . . | 1.300:000$000 | |
| | Predio á rua 13 de Maio, n. 32, cidade de Campos. Construccção moderna, paredes de alvenaria. Superficie total de 178m,25. Dividido internamente em 10 compartimentos. Serve á agencia especial do Correio. Avaliado, ha 14 annos em 30:000$000. . | 40:000$000 | |
| | Predio a construir para a agencia especial do Correio em Petropolis. Planta approvada e credito aberto de | 550:000$000 | 1.890:000$000 |
| 2 | MOVEIS | | |
| | Administração . . . . . | | 81:069$318 |
| | TOTAL . . . . . | | 1.971:069$318 |
| | Minimo provavel . . . . . | | 2.000:000$000 |

OBSERVAÇÕES:

O edificio de Nictheroy, serve ao Correio e ao Telegrapho. O primeiro credito autorizado para construcção do edificio foi de 600 contos. Outros creditos successivos elevaram o custo ao *quantum* annotado.

# ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO

## E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Predio á rua S. João, estylo monumental, moderno. Construcção de cimento armado, ferro e concreto. Um dos mais bellos e mais solidos da capital. Cinco pavimentos, installações modernissimas. Avaliação de accordo com o orçamento e o custo total já previsto, á conclusão quasi já completa do edificio (*) . . . . . | 6.500:000$000 | |
| | Predio em Mogy das Cruzes (rua Senanador Dantas). Casa e terreno. Area: 20 × 50 (**) . . . . . | 5:000$000 | 6.505:000$000 |
| 2 | MOVEIS | | |
| | Avaliação incompleta até Março de 1922 | | 159:025$000 |
| 3 | BENS DE NATUREZA INDUSTRIAL | | |
| | Avaliação incompleta (29-2-1922) e só referente á Administração (sem as agencias) . . . . . | | 176:605$500 |
| | TOTAL . . . . . | | 6.840:630$500 |
| | Minimo provavel . . . . . | | 7.000:000$000 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio do Administrador, n. 432, de 18 de Março de 1922).

(*) Em construcção, especialmente para a Administração postal do Estado.

(**) Serve á agencia postal da cidade, que no mesmo está installada ha annos.

# ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DE SANTOS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Edificio para os Correios e Telegraphos. Plantas do terreno e do edificio — Decreto de approvação, de 9 de Março de 1922 — Creditos na importancia de . . . . . | | 1.750:999$315 |
| | O predio compor-se-á de 4 pavimentos, occupando uma area de 56 metros de comprimento sobre 13 de largura, num terreno de 3.000 m² . . . . . | | |
| 2 | MOVEIS E UTENSILIOS | | |
| | Administração . . . . . | | 2:366$000 |
| | TOTAL . . . . . | | 1.753:365$315 |
| | Minimo provavel com o mobiliario novo a adquirir . . . . . | | 1.800:000$000 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio n. 635, de 17 de Agosto de 1921. Proc. Adm. 843|21).

Até Março de 1921, quando foi approvado e posto em vigor o actual Regulamento postal, Santos era uma agencia especial. Ampliada, então, em Administração, o Administrador, só poude enviar a lista e valor dos moveis, com que proveu á installação, communicando, outrosim, que ainda não tinha discriminação das agencias a jurisdiccionar.

A lei (Dec.) n. 8070, de 16 de Julho de 1910, abriu o credito de 120:000$000, para acquisição de um terreno para o Correio em Santos. Lei annual posterior (1919), dispunha que a Companhia Docas de Santos se comprometteria a erigir edificio para a Alfandega ahi, e que o actual edificio da Alfandega passaria ao Correio e Telegrapho.

## ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DE RIBEIRÃO PRETO
### E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Declaração expressa de inexistencia. | | |
| 2 | MOVEIS E UTENSILIOS INCLUSIVE SACCOS | | |
| | Administração e agencias (avaliação global) . . . . . | | 21:010$500 |
| | TOTAL . . . . . | | 21:010$500 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio do Administrador, n. 413, de 14 de Fevereiro de 1921 — Proc. — Diversos — 723 — 1921).

Antes do Regulamento de Março de 1921, era uma Sub-Administração e estava á Administração de São Paulo.

## ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DO ESTADO DO PARANÁ
### E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Declaração expressa de inexistencia | | |
| 2 | MOVEIS, UTENSILIOS, ETC. | | |
| | Administração . . . . . | 32:739$200 | |
| | Agencias . . . . . | 19:320$300 | 52:059$500 |
| 3 | SACCOS E BOLÇAS | | |
| | Administração e agencias . . . . . | | 18:583$500 |
| | TOTAL . . . . . | | 70:642$000 |

(Officio n. 10, de 6 de Janeiro de 1922, do respectivo Administrador. Proc. 759 — Directoria — 1921).

# ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS

# DO ESTADO DE SANTA CATHARINA

## E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Declaração expressa de inexistencia. Telegramma do Administrador n. 1874 — 30-1-922. . . . . | | |
| 2 | MOVEIS E UTENSILIOS | | |
| | Administração e agencias . . . . . | 14:590$850 | |
| | Agencias . . . . . | 9:220$000 | 23:810$850 |
| | TOTAL .. .. .. .. .. .. .. .. .. | | 23:810$850 |
| | Minimo provavel . . . . . | | 35:000$000 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio do Administrador n. 859, de 24 de Agosto de 1921. Telegr. 1874, de 30 de Janeiro de 1922, do Administrador Santerre Guimarães. — Telegr. 885 de 17 de Maio de 1922, do mesmo).

A partir de 1908, o Correio em Florianopolis, se estabeleceu num proprio nacional, cedido pelo Ministerio da Guerra ao da Viação).

Esse predio ainda em 1915, occupado pela Administração postal, foi então avaliado em 50:000$000.

# ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS

# DO ESTADO RIO GRANDE DO SUL

## E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Predio de construcção propria, em Porto Alegre, com 3 pavimentos, além de torreão e mirante, occupando uma area de 1582 m². Installado ahi o Correio, officialmente em 21 de Abril de 1914. Estylo "Renascença" | | 1.045:000$000 |
| 2 | MOVEIS E UTENSILIOS | | |
| | Administração e agencias . . . . . | 45:000$000 | |
| | Agencias . . . . . | 43:350$000 | 88:350$000 |
| 3 | SACCOS, CARIMBOS, OBJECTOS DE NATUREZA INDUSTRIAL | | |
| | Administração e agencias . . . . . | | 28:000$000 |
| | TOTAL . . . . . | | 1.161:350$000 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio n. 1661, de 24 de Dezembro de 1921, do respectivo Administrador).

No predio aqui consignado, funccionam os Correios e os Telegraphos.

Edificio construido ha menos de um decennio, não ha inconveniente em fixar como avaliação o proprio custo. Trata-se, porém, de uma das construcções mais modernas e elegantes em Porto Alegre, occupando uma area importantissima e não é talvez, exaggeração avalial-o em 1.200:000$000.

# ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DO ESTADO DE MINAS GERAES (BELLO HORIZONTE)

| N.º de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Predio á Avenida Affonso Penna, entre as ruas dos Tamoyos e a da Bahia, em Bello Horizonte. Estylo moderno. Dois andares e pavimento terreo, solidissimo, em granito. Construcção imponente, no ponto mais central da cidade, pelo Ministerio da V. e O. Publicas. Terrenos appensos gradilados . . . . . | 1.200:000$000 | |
| | Predio á rua Tiradentes, em Ouro Preto. 2 pavimentos e sotão, 7 janellas em cada face lateral. Serviu á antiga Administração. Hoje ahi se installa a agencia e mora o respectivo agente, com familia. Construcção de pedra e cal. Cedido pelo Ministerio da Fazenda ao da Viação. (E' um predio secular) Valor (conjectural). . | 50:000$000 | 1.250:000$000 |
| 2 | MOVEIS E UTENSILIOS | | |
| | Administração . . . . . | | 71:040$000 |
| 3 | BENS DE NATUREZA INDUSTRIAL | | 5:250$000 |
| | TOTAL . . . . . | | 1.326:290$000 |
| | Minimo provavel . . . . . | | 1.500:000$000 |

(Telegramma do Contador em exercicio de Administrador — n. 158200, de 11 de Fevereiro de 1922).

## ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DE UBERABA

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | MOVEIS E BENS DE NATUREZA INDUSTRIAL | | |
| | Administração . . . . . | 9:721$500 | |
| | Agencias (conjectural) . . . . . | 8:000$000 | 17:721$500 |
| | TOTAL . . . . . | | 17:721$500 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio do Administrador, n. 2409, de 30 de Agosto de 1921. — Proc. 336 — Dg — 1921).

São deficientes as informações recebidas. A avaliação dos bens das agencias é conjectural. Mas não é, talvez, impossivel demonstrar que os bens totaes a serviço da Administração orcem por 20 ou 30 contos.

## ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DE DIAMANTINA

### E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Declaração taxativa de inexistencia . . | | |
| 2 | MOVEIS | | |
| | Administração e agencias . . . . . | | 5:300$000 |
| | TOTAL . . . . . | | 5:300$000 |

OBSERVAÇÕES:

O Admistrador não esclarece si no valor dos moveis está comprehendido o dos utensilios em geral. Mas, dada, mesmo, a hypothese de não estar comprehendida, que é, no caso, a mais improvavel, não haveria alteração de monta.

# ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DE CAMPANHA

## E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Predio á rua Tiradentes, esquina da rua Marechal Deodoro, em Campanha. Construido de tijollos sobre pedra. Adquirido, por encontro de contas, com um Collector alcançado, ha cerca de 60 annos. Incorporado ao Patrimonio Nacional, (do M. da Viação) em 1895; 16 metros de comprimento e 15 de largura. Dividido em 8 salas separadas por 1 corredor. Quintal, todo murado, na extensão de 48 metros (lado Marechal Deodoro), 14 de fundos (lado da rua 7 de Setembro, esquina Marechal Deodoro); 48 metros, em divisa com o predio vizinho e 18 de largura, entre o referido predio e a rua Marechal Deodoro — Acquisição e avaliação . . . | | 12:000$000 |
| 2 | MOVEIS E UTENSILIOS | | |
| | Administração . . . . . | 9:933$300 | |
| | Agencias . . . . . | 29:839$000 | 39:772$300 |
| | TOTAL . . . . . | | 51:772$300 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio n. 806|1, de 26 de Outubro de 1921, do respectivo Administrador. — Proc. Directoria 300 — 1921).

O predio só comporta o funccionamento de parte da Administração, que merece e justifica novas e melhores installações. A avaliação do mesmo orçaria em 30:000$000. Tendo-se em vista, porém, o máo estado de conservação, é perfeitamente acceitavel a avaliação do Administrador.

## ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DE CUYABÁ E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Predio (e terreno), area do predio 560 m², terreno 457 m2. Estylo — "Ordem toscana". Avaliação . . . | | 100:000$000 |
| 2 | MOVEIS, UTENSILIOS, BENS DE NATUREZA INDUSTRIAL (EXCLUSIVE SACCOS) | | |
| | Administração e agencias . . . . . | | 15:153$100 |
| 3 | SACCOS | | |
| | 136 saccos á 5$000 . . . . . | | 680$000 |
| | TOTAL . . . . . | | 115:833$100 |

(Officio n. 472, de 31 de Dezembro de 1921, do respectivo Administrador. — Proc. Patrimonio 1237 — 1921).

## ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DE CORUMBÁ E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | MOVEIS, UTENSILIOS, BENS DE NATUREZA INDUSTRIAL | | |
| | Administração e agencias . . . . . | | 20:456$700 |
| | TOTAL . . . . . | | 20:456$700 |

OBSERVAÇÕES:

O Administrador declara, em officio, a impossibilidade de, no momento, discriminar os dados e distribuir a avaliação por periodos decennaes.

(Officio do Administrador, n. 406|1, de 24 de Dezembro de 1921. (Proc.: Directoria — 84 — 1921).

## ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DO ESTADO DE GOYAZ

### E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Declaração de inexistencia — (Officio do Administrador, n. 229, de 1 de Maio de 1922) . . . . . | | |
| 2 | MOVEIS E UTENSILIOS | | |
| | Administração e agencias . . . . . | | 32:119$000 |
| | TOTAL . . . . . | | 32:119$000 |

(Officio do Administrador, n. 229, de 1º de Maio de 1922. — Direct — 245 — 1921).

## ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DE BOTUCATÚ (S. PAULO)

### E AGENCIAS SUBORDINADAS

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| | MOVEIS, UTENSILIOS, ETC. | | |
| | Avaliação geral . . . . . | | 3:470$000 |
| | TOTAL . . . . . | | 3:470$000 |

**OBSERVAÇÕES:**

**Administração creada com a Reforma de 1921.**

São deficientes os dados do presente quadro. Organizados os serviços e discriminados as agencias da sua juridicção, o patrimonio de Botucatú terá subido a 9 ou 10:000$000.

(Officio n. 2|ª, do respectivo Administrador, datado de 13 de Setembro de 1921).

## ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DE THEOPHILO OTTONI

(MINAS GERAES)

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | IMMOVEIS | | |
| | Declaração taxativa de inexistencia | | |
| 2 | MOVEIS, UTENSILIOS, ETC. | | |
| | Avaliação feita em Novembro de 1921 | | 900$000 |
| | TOTAL .. .. .. .. .. .. .. .. | | 900$000 |

OBSERVAÇÕES:

(Officio do Administrador, n. 157, de 21 de Novembro de 1921).

Installação recente, dependendo de organização e discriminação de serviço.

Provavelmente, o patrimonio geral da Administração e agencias vae á cifra de 6:000$000.

## ADMINISTRAÇÃO DOS CORREIOS DE STA. MARIA DA BOCCA DO MONTE (R. G. DO SUL)

| N. de ordem | Especificação | Valor parcial | Total |
|---|---|---|---|
| 1 | MOVEIS, UTENSILIOS, ETC | | |
| | Administração (sem agencias) . . . . | | 5:600$000 |
| | TOTAL .. .. .. .. .. .. .. .. | | 5:600$000 |

OBSERVAÇÕES:

Administração creada com a Reforma de 1921. Serviços apenas iniciados, faltando distribuição de agencias a juridiccionar.

E' de conjecturar que o valor patrimonial da Administração não seja inferior a 10:000$000, apezar dos presentes dados informativos, recebeidos do novo Administrador.

## RENDA E DESPEZA — DEMONSTRAÇÃO POR DECENNIO

| Annos | RENDA | | DESPEZA | |
|---|---|---|---|---|
| | Annual | Decennal | Annual | Decennal |
| 1840—1841 | 63 :578$000 | | 132 :061$000 | |
| 1841—1842 | 65 :995$000 | | 138 :655$000 | |
| 1842—1843 | 85 :576$863 | | 114 :851$000 | |
| 1843—1844 | 115 :916$700 | | 180 :000$000 | |
| 1844—1845 | 114 :065$200 | | 190 :000$000 | |
| 1845—1846 | 146 :965$000 | | 169 :822$000 | |
| 1846—1847 | 120 :000$000 | | 202 :780$000 | |
| 1847—1848 | 152 :085$000 | | 202 :800$000 | |
| 1848—1849 | 170 :628$000 | | 204 :530$000 | |
| | | 1.034 :609$763 | | 1.535 :499$000 |
| 1850—1851 | 168 :244$133 | | 236 :848$627 | |
| 1851—1852 | 183 :322$195 | | 246 :021$408 | |
| 1852—1853 | 204 :823$352 | | 249 :845$612 | |
| 1853—1854 | 218 :559$604 | | 252 :171$193 | |
| 1854—1855 | 236 :192$971 | | 265 :410$536 | |
| 1855—1856 | 258 :191$076 | | 297 :712$514 | |
| 1856—1857 | 278 :289$034 | | 373 :139$090 | |
| 1857—1858 | 304 :839$723 | | 437 :770$773 | |
| 1858—1859 | 317 :526$004 | | 491 :579$638 | |
| | | 2.169 :988$092 | | 2.850 :499$391 |
| 1860—1861 | 366 :723$881 | | 549 :779$485 | |
| 1861—1862 | 383 :289$019 | | 572 :411$932 | |
| 1862—1863 | 390 :276$565 | | 576 :633$193 | |
| 1863—1864 | 403 :414$879 | | 590 :008$000 | |
| 1864—1865 | 406 :999$911 | | 706 :274$666 | |
| 1865—1866 | 419 :985$002 | | 657 :702$084 | |
| 1866—1867 | 546 :679$873 | | 684 :200$000 | |
| 1867—1868 | 586 :146$193 | | 756 :823$522 | |
| 1868—1869 | 639 :117$651 | | 759 :985$625 | |
| 1869—1870 | 701 :097$521 | | 733 :012$860 | |
| | | | | 6.586 :831$367 |
| 1870—1871 | 718 :114$406 | | 777 :770$679 | |
| 1871—1872 | 812 :859$782 | | 965 :508$113 | |
| 1872—1873 | 881 :830$607 | | 1.022 :247$431 | |
| 1873—1874 | 941 :977$291 | | 1.119 :105$240 | |
| 1874—1875 | 1.018 :034$812 | | 1.225 :187$370 | |
| 1875—1876 | 1.064 :993$986 | | 1.431 :163$235 | |
| 1876—1877 | 1.091 :898$557 | | 1.491 :214$562 | |
| 1877—1878 | 1.145 :600$824 | | 1.617 :313$819 | |
| 1878—1879 | 1.213 :878$861 | | 1.717 :568$018 | |
| 1879—1880 | 1.303 :099$185 | | 1.724 :108$774 | |
| | | 10.192 :288$311 | | 13.091 :187$241 |

(Continuação)

| Annos | RENDA | | DESPEZA | |
|---|---|---|---|---|
| | Annual | Decennal | Annual | Decennal |
| 1880—1881 | 1.441:698$699 | | 1.686:701$448 | |
| 1881—1882 | 1.513:871$805 | | 1.814:351$666 | |
| 1882—1883 | 1.647:059$663 | | 2.154:440$757 | |
| 1883—1884 | 1.717:554$808 | | 2.259:677$076 | |
| 1884—1885 | 1.999:135$687 | | 2.267:471$080 | |
| 1885—1886 | 1.896:727$004 | | 2.392:565$020 | |
| 1886—1887 | 3.075:000$000 | | 3.465:565$000 | |
| 1887—1888 | 2.210:000$000 | | 2.760:000$000 | |
| 1888—1889 | 2.257:000$000 | | 2.986:000$000 | |
| 1889—1890 | 2.500:000$000 | | 3.500:000$000 | |
| | | 20.258:047$666 | | 25.286:772$047 |
| 1891—1892 | 3.120:000$000 | | 4.524:000$000 | |
| 1892 | 3.433:000$000 | | 5.262:000$000 | |
| 1893 | 3.623:000$000 | | 5.718:000$000 | |
| 1894 | 3.592:000$000 | | 7.238:000$000 | |
| 1895 | 4.202:000$000 | | 9.788:000$000 | |
| 1896 | 4.546:000$000 | | 9.534:000$000 | |
| 1897 | 4.676:000$000 | | 9.065:000$000 | |
| 1898 | 6.866:000$000 | | 9.402:000$000 | |
| 1899 | 6.823:000$000 | | 9.807:000$000 | |
| 1900 | 6.607:813$000 | | 8.985:000$000 | |
| | | 47.488:813$000 | | 79.323:000$000 |
| 1901 | 6.662:418$000 | | 9.427:000$000 | |
| 1902 | 6.675:628$000 | | 10.202:000$000 | |
| 1903 | 7.004:169$500 | | 10.129:000$000 | |
| 1904 | 7.569:970$130 | | 10.159:000$000 | |
| 1905 | 7.903:863$290 | | 10.787:000$000 | |
| 1906 | 8.402:694$170 | | 10.610:000$000 | |
| 1907 | 9.693:771$165 | | 10.943:000$000 | |
| 1908 | 9.472:800$000 | | 10.854:000$000 | |
| 1909 | 8.905:681$570 | | 15.177:968$491 | |
| 1910 | 7.556:279$587 | | 11.227:078$591 | |
| | | 79.847:275$412 | | 110.886:047$082 |
| 1911 | 8.874:736$633 | | 16.764:683$156 | |
| 1912 | 9.642:694$682 | | 15.890:471$092 | |
| 1913 | 10.717:296$245 | | 19.129:629$020 | |
| 1914 | 10.043:463$725 | | 21.821:422$407 | |
| 1915 | 9.629:145$866 | | 20.404:708$290 | |
| 1916 | 9.225:411$856 | | 18.318:040$276 | |
| 1917 | 10.100:836$515 | | 23.040:884$327 | |
| 1918 | 11.671:203$693 | | 19.266:485$783 | |
| 1919 | 12.810:203$693 | | 24.494:000$000 | |
| 1920 | 15:043:000$000 | | 23.821:236$700 | |
| | | 107.758:515$869 | | 202:951:5610051 |

## NOTAS

De 1840 a 1920, num periodo de 80 annos, os serviços do Correio, em todo o paiz, têm custado aos cofres publicos, o total de: 442.511:397$179.

---

Approvados que seja os dois ultimos exercicios (o de 1921 e o de 1922) e calculada em 35.000 contos, a despeza media provavel para cada um delles, a importancia terá subido a **512.511:397$179.**

---

O custo dos serviços no decennio de 1840-1849, deveu-se a Rs. 1.535:499$000. D'ahi em diante, como o demonstram os quadros, a despeza tem crescido decennalmente, na proporção do dobro (mais ou menos), excepção feita do decennio de 1891-1900, em que cresceu do triplo.

Conjecturando-se, como é licito, que, nos dois decennios anteriores a 1840, os de 1821 a 1830 e 1831 a 1840, se tenham despendido cerca de 1.500 contos, ou seja para cada decennio metade do decennio de 1840-1849, já calculado, póde-se fixar que, ao perfazer o seu primeiro seculo de actividade nacional, o Correio brasileiro tem custado Rs. **514.000:000$000.**

---

O calculo de renda e despeza dos Correios, por periodos decennaes, se resente de pequenas differenças, resultantes de nem sempre se incluir o periodo addicional nos relatorios ministeriaes e directoriaes, que compulsamos.

No ultimo decennio, por exemplo, é este o calculo quasi completo, faltando apenas apurar o periodo addicional do exercicio de 1920.

| ANNOS | RENDA | DESPEZA |
|---|---|---|
| 1911 | 9.955:000$000 | 19.431:000$000 |
| 1912 | 10.767:000$000 | 20.116:000$000 |
| 1913 | 11.549:000$000 | 21.407:000$000 |
| 1914 | 10.676:000$000 | 23.501:000$000 |
| 1915 | 10.027:000$000 | 22.113:000$000 |
| 1916 | 10.512:000$000 | 21.661:000$000 |
| 1917 | 10.781:000$000 | 21.093:000$000 |
| 1918 | 11.047:000$000 | 19.113:000$000 |
| 1919 | 12.680:000$000 | 23.823:000$000 |
| 1920 | 15.473:000$000 | 24.533:000$000 |

Sabe-se que em 1921, a renda terá attingido ou excedido de 20.000 contos e a despeza terá subida a 36.000 contos.

## PROPORÇÃO DA DESPEZA

Dos pequenos quadros organizados nas paginas anteriores se tem a relação crescente da Renda e da Despeza.

Para o principal objectivo do nosso estudo, que é a avaliação patrimonial dos Correios, seria interessante fazer a proporção decennal das despezas do Material, pelo menos a contar do segundo Reinado.

Nos relatorios que manuseamos, não ha, infelizmente, desdobradas as duas rubricas — *Pessoal* e *Material*, de forma a ser feito o necessario confronto.

Fóra desses Relatorios, só conseguimos informações isoladas, sem continuidade, o que impossibilita, pelo menos no momento, a organização de um graphico.

A argumentar com exemplos singulares, póde-se fazer o confronto, por exemplo, do exercicio de 1846, com o de 1919, nus espaço de 72 annos.

| | | |
|---|---|---|
| 1846: | | |
| | Despeza total . . . | 169:822$000 |
| | Pessoal . . . . . | 144:853$000 |
| | Material . . . . . | 24:969$000 |
| 1919: | | |
| | Despeza total . . . | 23.823:000$000 |
| | Pessoal . . . . . | 20.457:250$000 |
| | Material . . . . . | 3.365:986$000 |

Pelo dispendio de material, póde-se dizer que, em tres quartos de seculo, o Correio evoluiu de 24 contos a 3300 contos, ou desprezadas as minucias, na proporção de 2 para 300.

## DEFICITS — RELAÇÃO DECENNAL

| DECENNIO | RENDA | DESPEZA | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| 1840—1850 | 1.034:609$763 | 1.535:499$000 | 500:889$237 |
| 1850—1860 | 2.169:988$092 | 2.850:499$391 | 680:511$299 |
| 1860—1870 | 4.843:730$495 | 6.586:831$367 | 1.743:100$872 |
| 1870—1880 | 10.192:288$311 | 13.091:187$241 | 2.898:898$930 |
| 1880—1890 | 20.258:047$666 | 25.286:772$047 | 5,028:724$381 |
| 1890—1900 | 47:488:813$000 | 79.323:000$000 | 31.834:187$000 |
| 1900—1910 | 79.847:275$412 | 110.886.047$082 | 31.038.771$670 |
| 1910—1920 | 107:758:515$869 | 202:951:561$051 | 95.193:045$182 |

NOTA — As differenças que se notem entre as quantias consignadas neste quadro e no graphico que illustra esta Memoria, assim se justificam: é que ao calculo de alguns exercicios financeiros, falta accrescentar a quota do "periodo addicional" respectivo.

### *Nota sobre os deficits*

Em diversos Relatorios, o Director Geral dos serviços declara que os sellos officiaes e a franquia postal são a principal fonte dos *deficits* conhecidos. Nos relatorios de 1884-85, e 1887-88, principalmente, o Director insiste em sua declaração e demonstra com cifras que, apurado tal coefficiente, ha exercicios em que o Correio dá saldo.

Ainda relativamente a deficits, assim os explica o Director Geral, no seu Relatorio de 1917, trinta annos mais tarde, attribuindo-os, dess'arte, á falta de meios de communicação e ao custeio carissimo do serviço de conducção de malas:

> "4 malas de jornaes, pesando cada uma 45 kgs.; 1 de impressos, com igual peso; 1 de cartas, pesando 10 kgs.; 1 de bilhetes postaes, 20 de amostras, 20 de encommendas, num total de 276 kgs. pagam de taxas 203$000, assim discriminados:

| | |
|---|---|
| Jornaes, 180 kgs. . . . . | 18$000 |
| Impressos, 45 kgs. . . . . | 18$000 |
| Cartas, 10 kgs. . . . . | 67$000 |
| Bilhetes Postaes 1 kgs. . . . . | 10$000 |
| Encommendas, 20 kgs. . . . . | 40$000 |
| Amostras, 20 kgs. . . . . | 40$000 |
| Premio de registro de 50 objectos . . . | 10$000 |
| Total . . . . . | 203$000 |

E, continúa o raciocinio:

Tendo de viajar, em media, por duas linhas postaes, num espaço de 10 dias, o Correio paga em média 25$000 por dia. De onde, o seguinte calculo de despeza:

| | |
|---|---|
| 10 dias, á razão de 25$000 dairios . . . | 250$000 |
| Preparação de malas, tinta, papel, barbante, lacre, pessoal encarregado do preparo, etc., Minimo de . . . . . | 20$000 |
| Total . . . . . | 270$000 |
| o que, em confronto com a receita, dá o deficit de . . . . . | 67$000 |

## CREDITOS DISTRIBUIDOS AOS CORREIOS

*Constantes das Tabellas do Ministerio da Viação e Obras Publicas no periodo dos ultimos vinte annos.*

| Anno | Verba-papel | Verba-ouro | Anno | Verba-papel | Verba-ouro |
|---|---|---|---|---|---|
| 1903 | 10.730:830$800 | 102:498$600 | 1913 | 22.855:[illegible]$500 | 290:000$000 |
| 1904 | 11.313:122$800 | 103:000$000 | 1914 | 23.997:[illegible]$500 | 290:000$000 |
| 1905 | 11.546:835$800 | 130:000$000 | 1915 | 23.525:377$000 | 290:000$000 |
| 1906 | 12.372:999$148 | 198:000$000 | 1916 | 22.476:053$000 | 290:000$000 |
| 1907 | 10.547:843$800 | 180:000$000 | 1917 | 21.742:150$000 | 190:000$000 |
| 1908 | 12.568:573$800 | 180:000$000 | 1918 | 23.383:750$000 | 350:000$000 |
| 1909 | 15:183:843$800 | 250:000$000 | 1919 | 24.284:236$500 | 350:000$000 |
| 1910 | 19.127:914$000 | 290:000$000 | 1920 | 25.392:[illegible]$000 | 350:000$000 |
| 1911 | 19.960:311$500 | 290:000$000 | 1921 | 33.993:014$000 | 350:000$000 |
| 1912 | 20.959:386$600 | 290:000$000 | 1922 (*) | [illegible].776:750$000 | 350:000$000 |

(*) Proposta para 1922.

## REPARTIÇÕES POSTAES

Em 1840, além da Administração da Côrte e Provincia do Rio de Janeiro, (desapparecida em 1865, para creação da actual Directoria Geral dos Correios), havia uma Administração em cada Provincia, com excepção do Amazonas e do Paraná, e pequeno numero de agencias, na Côrte e nas Provincias. Na mais prospera de taes provincias, que era a do Rio de Janeiro, o numero de agencias não excederia de tres dezenas. O Rio Grande apenas iniciava o seu assombroso progresso, e São Paulo não deixava então perceber que seria hoje o Estado de maior movimento e renda postal em toda a União brasileira.

---

Em 1922, o serviço postal brasileiro é executado em 4030 repartições-sédes, Administrações, Succursaes e agencias, a saber:

| | |
|---|---|
| *Directoria Geral,* com 4 Sub-Directorias . . | 1 |
| *Succursaes* . . . . . | 7 |
| *Administrações* . . . . . | 30 |
| *Agencias-especiaes* . . . . . | 5 |
| *Agencias de* 1ª, 2ª, 3ã, e 4ª *classes* . . . | 3987 |
| Total . . . . . | 4030 |

## PESSOAL

Em 1841, logo depois da declaração da Maioridade, foi o Governo autorizaod a executar melhoramentos no Correio. Mas, *como execução*, taes melhoramentos só se fizeram sentir no exercicio de 1845-1846, depois de entrar a vigorar a reforma que baixou com o Decreto n. 399, de Dezembro de 1844.

---

Por esse tempo, o Correio no Rio (Directoria Geral e Administração da Côrte e Provincia do Ri ode Janeiro) se compunha (fóra carteiros e pedrestes), do seguinte pessoal fixo:

| | |
|---|---|
| 1 Director, 1 official Maior, 2 officiaes, 2 amanuenses: .. . . . . | 6 |
| I Administrador, 1 Ajudante, um Contador, 1 Thesoureiro, 2 Fieis, 4 1°° officiaes, 5 2°° officiaes, 10 praticantes, 1 Porteiro, 1 Ajudante,, 1 Agente do mar, 1 Ajudante e 2 Correios de officios . . . . . | 31 |
| Total .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 37 |

*Pessoal da Directoria (Rio de Janeiro)*

(*Confronto do quadro de* 1844 *com o de* 1922)

*Pessoal da Directoria*

| | |
|---|---|
| Em 1844 . . . . . | 37 |
| Em 1922 . . . . . | 2490 |

---

*Pessoal dos Correios, no Imperio e na Republica, em* 1844 *e em* 1922

| | |
|---|---|
| Em 1844 . . . . . | 910 |
| Em 1922 . . . . . | 11.993 |

O quadro seguinte demonstra o numero de empregados por Administrações e agencias:

## PESSOAL DOS CORREIOS DA REPUBLICA

| | | |
|---|---|---|
| Directoria | | 2490 |
| Administração | de São Paulo | 957 |
| " | do Amazonas e Acre | 136 |
| " | do Pará | 205 |
| " | do Ceará | 104 |
| " | de Pernambuco | 250 |
| " | da Bahia | 231 |
| " | do Estado do Rio de Janeiro | 180 |
| " | do Paraná | 152 |
| " | do Rio Grande do Sul | 220 |
| " | de Minas Geraes | 213 |
| " | de Santos | 108 |
| " | do Maranhão | 87 |
| " | da Parahyba | 75 |
| " | de Alagôas | 85 |
| " | do Espirito Santo | 77 |
| " | de Santa Catharina | 70 |
| " | de Sergipe | 56 |
| " | de Ribeirão Preto | 49 |
| " | de Uberaba | 46 |
| " | de Piauhy | 50 |
| " | do Rio Grande do Norte | 58 |
| " | de Joazeiro | 30 |
| " | de Botucatú | 32 |
| " | de Matto Grosso | 41 |
| " | de Santa Maria | 45 |
| " | de Corumbá (M. Grosso) | 33 |
| " | de Goyaz | 44 |
| " | de Diomantina (M. Geraes) | 36 |
| " | de Campanha (M. Geraes) | 43 |
| " | de Theophilo Ottoni | 29 |
| Agencias | Especial de Campos (E. do Rio) | 43 |
| " | " de Petropolis (E. do Rio) | 39 |
| " | " de Juiz de Fóra (M. G.) | 28 |
| " | " de Pelotas | 33 |
| " | " do Rio Grande (Cidade) | 31 |

*Agencias de* 1ª, 2ª. 3ª, *e* 4ª *classes em* 1922:

Agencias 3987 — Empregados . . . . 5549

Agentes embarcados

| | |
|---|---|
| Directoria . . . . . | 40 |
| Amazonas. . . . . | 20 |
| Piauhy . . . . . | 8 |
| Total dos empregados . . . . . | 11.993 |

Accrescendo-se a esse numero o dos empregados eventuaes, rateistas e outros e os que servem nas linhas de correios, o pessoal dará um numero de cerca de 15.000, que tantos são os que executam os serviços postaes em todo o territorio da Republica.

# AGENCIAS DO CORREIO

## Estatistica e desenvolvimento

## Periodo Republicano

| Annos ou Periodos | Estações ou agencias | Pessoal de serviço | Annos ou Periodos | Estações ou agencias | Pessoal de serviço |
|---|---|---|---|---|---|
| 1891 | 2176 | 2298 empregados | 1909 | 3225 | 3654 empregados |
| 1892 | 2418 | 2629 " | 1910 | 3307 | 3800 " |
| 1893—1894 | 2484 | 2757 " | 1911 | 3409 | 4191 " |
| 1895—1897 | 2638 | 2976 " | 1912 | 3446 | 4322 " |
| 1898—1899 | 2444 | 2836 " | 1913 | 3457 | 4419 " |
| 1900 | 2648 | 3039 " | 1914 | 3592 | 4657 " |
| 1901 | 2698 | 3089 " | 1915 | 3603 | 4673 " |
| 1902 | 2769 | 3164 " | 1916 | 3612 | 4715 " |
| 1903 | 2778 | 3173 " | 1917 | 3605 | 4615 " |
| 1904 | 2810 | 3216 " | 1918 | 3603 | 4585 " |
| 1905 | 2905 | 3311 " | 1919 | 3642 | 4564 " |
| 1906 | 2982 | 3391 " | 1920 | 3696 | 4704 " |
| 1907 | 3033 | 3442 " | 1921 | 3913 | 5041 " |
| 1908 | 3200 | 3629 " | 1922 | 3987 | 5549 " |

As agencias variam de serviços, competencia, alçada, vantagens e deveres, de accordo com a sua classificação, mantida, ou renovada nas respectivas tabellas.

São quatro as classes de agencias, sem contar a classe extra da "agencias especiaes" e as "Succursaes" — repartições *sui generis*, participando, ao mesmo tempo, da categoria de agencias de 1ª classe, e especiaes e, de certo aspecto, da de Administração.

Para formar idéa da evolução dos serviços e comparação do seu progresso, pondo em relação o periodo republicano e o monarchico, basta saber que em 1850, havia em todo o Brasil 400 agencias. Em 1887, nas vesperas da Republica, pouco mais de 1.600; já em 1891 (periodo republicano) o numero ascendia a 2.176. Finalmente, em 1922, póde-se considerar attingida a cifra de 4000 agencias.

## CAIXAS DE ASSIGNANTES

| | |
|---|---|
| Directoria | 3274 |
| Amazonas | 460 |
| Pará | 746 |
| Maranhão | 120 |
| Piauhy | — |
| Ceará | 125 |
| Rio Grande do Norte | 60 |
| Parahyba | 110 |
| Pernambuco | 381 |
| Alagôas | 40 |
| Sergipe | 100 |
| Bahia | 520 |
| Espirito Santo | 176 |
| Rio de Janeiro | 100 |
| São Paulo | 2000 |
| Paraná | 370 |
| Santa Catharina | 141 |
| Rio Grande do Sul | 400 |
| Minas Geraes | 376 |
| Goyaz | 10 |
| Matto Grosso | 70 |
| TOTAL | 9579 |

Calculo ao preço de 15$000, cada caixa, 144:685$000

NOTA — No correr de 1922, o numero total de caixas deverá exceder de 14.000 em toda a Republica. Com excepção das da Directoria, agora arroladas, o numero das demais foi colhido em Relatorios passados —1917 e 1920— na occasião, o mais recente. O numero das de São Paulo não está indiscrepante. O respectivo Administrador informa (Relatorio da Directoria), que menos de 4000 não satisfarão aos serviços, no Estado. Na Directoria, o numero é deficiente, e as reclamações de imprensa e publico são constantes.

## CAIXAS DE COLLECTA

| | |
|---|---|
| Directoria | 330-(*) |
| Amazonas | 27 |
| Pará | 24 |
| Maranhão | 10 |
| Piauhy | 7 |
| Ceará | 13 |
| Rio Grande do Norte | 1 |
| Parahyba | 8 |
| Pernambuco | 22 |
| Alagôas | 58 |
| Sergipe | 6 |
| Bahia | 43 |
| Espirito Santo | 7 |
| Rio de Janeiro | 40 |
| São Paulo | 60 |
| Paraná | 9 |
| Santa Catharina | 3 |
| Rio Grande do Sul | 29 |
| Minas Geraes | 90 |
| Goyaz | 4 |
| Matto Grosso | 2 |
| TOTAL | 793 |

(*) — 20, em máo estado.

Calculo ao preço médio de 80$ cada caixa 63:440$000

NOTA — Alguns desses dados são de 1918.

No correr de 1922, o numero total de caixas terá attingido a 1.000. Nas informações fornecidas pelos Administradores para o calculo geral do Patrimonio, alguns delles omittem, ou não discriminam o numero de caixas; outros o consignam com oscillações de valores. E' presumivel que incluam o valor das caixas entre o dos moveis ou utensilios. Não obstante, parecem-nos interessante conhecer separadamente o montante e organizar o quadro estatistico.

## SERVIÇO POSTAL MARITIMO

Material do sreviço maritimo, a cargo de diversas circumscripções postaes da Republica:

| | |
|---|---|
| Directoria, 2 lanchas e 1 cahique . . . | 150:450$000 |
| Amazonas, 1 lancha . . . . . | 8:000$000 |
| Maranhão, 1 lancha . . . . . | 8:000$000 |
| Ceará, 1 baleeira grande . . . . . | 1:800$000 |
| Pernambuco, 1 lancha a gazolina . . . | 25:000$000 |
| Alagôas, 1 baleeira ,máo estado . . . | 200$000 |
| Sergipe, 1 escaler grande . . . . . | 500$000 |
| Bahia, 1 batelão, 2 escaleres grandes d . | 6:000$000 |
| Espirito Santo, 1 lancha e 1 escaler . . | 5:500$000 |
| Santos, 1 lancha (desmontada) . . . . | 1:000$000 |
| TOTAL . . . . . | 206:450$000 |

NOTA — A avaliação no Amazonas, Pernambuco, Bahia, Espirito Santo e Directoria, feita, *in-loco*, é mantida, integralmente, pela Commissão.

## QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE "LINHAS E VIAGENS DO CORREIO", NO ANNO DE 1921, COMPARADO COM O DO ANNO DE 1920

| *Linhas* | 1920 | 1921 |
|---|---|---|
| Creadas, restabelecidas e prolongadas | 222 | 266 |
| Supprimidas . . . . . | 97 | 109 |
| Differença . . . . . | **125** | **157** |
| Existentes em 31 de Dezembro . . . | 2.408 | 2.565 |
| *Extensão kilometrica* | | |
| Augmentada . . . . . | 10.315 | 12.315 |
| Reduzida . . . . . | 9.270 | 9.217 |
| Differença . . . . . | 1.045 | 3.098 |
| Existente em 31 de Dezembro . . . | 151.023 | 154.121 |
| *Viagens* | | |
| Augmentadas . . . . . | 41.196 | 46.862 |
| Reduzidas . . . . . | 15.096 | 14.153 |
| Differença . . . . . | 26.100 | 32.709 |
| Existentes em 31 de Dezembro . . . | 469.449 | 502.158 |
| *Percurso de estafetas e conductores* | | |
| Augmentado . . . . . | 1.155.935 | 1.195.759 |
| Supprimido . . . . . | 1.026.789 | 941.083 |
| Differença . . . . . | 129.146 | 254.676 |
| Existente ou effectuado em 31 de Dezembro . . . . . | 32.211.506 | 32.466.128 |

Administração postal
(fachada)

Administração postal
(fundos)

# EDIFICIOS POSTAES — S. PAULO

Sede da Administração postal de S. Paulo, no dia da sua inauguração

Edificio da Sub-Directoria do Trafego (Serviço technico) no Rio de Janeiro

# MODELOS DE VEHICULOS USADOS NOS CORREIOS

Automovel de collecta e permuta entre a repartição-séde e as succursaes

Caminhão de transporte de correspondencia entre o cáes de embarque e a repartição-séde e vice-versa

EDIFICIOS POSTAES — RIO GRANDE DO SUL

Séde da Administração postal do Rio Grande do Sul, em Porto Alegre

Repartição Central do Trafego
(Fachada principal)

Typo de bond para o serviço postal

REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS

# TELEGRAPHOS

O telegrapho é o verdadeiro emblema da civilização moderna, disse-o alhures, com elegancia e verdade, um primoroso escriptor contemporaneo.

O progresso do Telegrapho, cujas realisações tanto exaltam o engenho humano, é, com effeito, a imagem da propria evolução mental e emocional do homem através do tempo.

Na antiguidade, o Telegrapho não passava de rudimentar instrumento de linguagem a distancia. Chinezes, Egypcios, Gregos e Romanos, conheceram-lhe apenas os processos primitivos do fogo, dos gritos lançados nas planicies e dos signaes feitos do cimo das montanhas. A' medida, porem, que o espirito humano se desenvolveu, que novas ideias e novas utilidades se crearam com a marcha ascendente da civilização, tambem os methodos de telegraphia se transformaram, passando pelas multiplas phases da telegraphia optica e do telegrapho acustico, até chegar aos assombros que o fluido electrico tem produzido no seculo actual.

Descrever, nas suas minucias, os fastos da telegraphia electrica é tarefa que não cabe nos moldes deste trabalho. Aqui visamos simplesmente compor breves referencias aos systemas de telegraphia em geral, e, em particular, ao estado dos diversos serviços telegraphicos em nossa Patria.

E assim, para facilitar a leitura desta pequena composição, a materia vae dividida em curtos capitulos, que assignalarão as varias etapas e os principaes factos da historia do Telegrapho no Brasil.

## O TELEGRAPHO OPTICO

A telegraphia optica ou semaphorica, que se baseia na propagação da luz pela atmosphera e na visão de signaes feitos á distancia, é o mais antigo systema de telegrapho que a historia registra.

A elle pertencem as fogueiras que na antiguidade os chinezes accendiam sobre a sua muralha de quatrocentas leguas para annunciar a approximação dos guerreiros tartaros, temiveis inimigos do Celeste Imperio. A elle tambem pertence o systema de signaes de Claudio Chappe, que foi o mais perfeito processo de telegrapho optico que se tem inventado.

O telegrapho de Chappe, composto de reguas que se combinavam admiravelmente para a formação de signaes convencionaes, appareceu em França ao tempo da Grande Revolução e se manteve em uso até o estabelecimento das linhas electro-telegraphicas.

A primeira linha em que funccionaram os apparelhos de Chappe foi a de Paris a Lille. Narram as chronicas da epoca que o despacho inaugural do telegrapho de Chappe teve grande significação politica e militar. Foi elle recebido pela Convenção Nacional num dos seus momentos mais criticos, quando perigava a Republica e a propria soberania da França.

Era assim que a esse tempo a collisão européa contra a Gallia estava no fastigio do seu poder militar. O principe de Cobourg marchava sobre Paris com 180.000 homens, acompanhado, de perto, pelo Duque de York com 20.000 austriacos; os hespanhóes passavam os Pyrineus com 22.000 soldados, ao mesmo tempo que austriacos piemontezes desciam os Alpes em numero de 48.000; o principe de Hohenlohe acabava de occupar o Luxemburgo e Namur com 30.000 guerreiros, emquanto o Rei da Prussia avançava por sua vez com 76.000 homens; Toulon em poder dos inglezes, Lyon e Vendée em guerra civil... Tal era a situação. A 1° de Setembro de 1794, estava a Convenção Nacional reunida para deliberar, quando se recebeu o primeiro despacho da nova telegraphia. O seu conteudo é lido em meio de solemne attenção:

*"Condé em poder da Republica; a rendição se verificou esta manhã, ás 6 horas".*

O enthusiasmo foi indescriptivel. O telegrapho optico de Chappe desde esse episodio teve a sympathia e o apoio do governo da Republica, alastrando-se bem cedo pela França inteira e por outros paizes da Europa.

No seculo passado, com o apparecimento da telegraphia electrica, aquelle processo

de communicações a distancia foi perdendo a sua importancia e, até, a sua razão de existir. Hoje a semaphora quasi que se limita á troca de avisos maritimos.

No Brasil, como em toda parte, a telegraphia optica precedeu ao telegrapho electrico, mas, com o surgir deste, não perdeu logo de todo a sua utilidade pela ligação que tiveram as estações semaphoricas com a rêde telegraphica. Ainda hoje se mantem esse regimen em diversos pontos do nosso littoral, especialmente naquelles não servidos pela radio-telegraphia.

Em 1863, o serviço semaphorico compunha-se no Rio de Janeiro de uma estação principal, a do Castello, e de duas secções, a de Villegaignon e Santa Cruz e a de Babylonia e Bôa Vista.

A partir de 1894, ficaram as nossas estações semaphoricas divididas em duas categorias: a das que trocam recados com os navios e, estando ligadas á rêde telegraphica, podem logo entregal-os; e as que apenas trocam signaes relativos ao serviço maritimo.

Actualmente, trocando correspondencia por meio do Codigo Maritimo Internacional, funccionam no Brasil apenas sete estações semaphoricas.

## INTRODUCÇÃO DO TELEGRAPHO NO BRASIL. EUSEBIO DE QUEIROZ

A introducção do telegrapho electrico no Brasil, que se fez no meiado do seculo XIX, teve como causa principal a necessidade da repressão do trafego de escravos africanos, cujos mercadores demandavam as costas brasileiras para nellas exercerem o seu nefando commercio.

O Brasil, que, desde 1826, se havia compromettido por um pacto internacional a combater tenazmente o trafego de escravos, vedou de maneira definitiva, em 1851, por decreto do Governo Imperial, a entrada de negros no paiz.

Os contrabandistas de escravos burlavam, porém, com frequencia, a acção do poder publico, pela penuria em que se achava o Governo de meios de communicação que lhe permittissem executar, ao longo do nosso littoral, um serviço de vigilancia capaz de reprimir de vez as investidas dos corsarios negreiros.

O Conselheiro Eusebio de Queiroz, Ministro da Justiça, convencido de que o telegrapho electrico, cujos progressos já se faziam sentir no estrangeiro, poderia auxilial-o na campanha que emprehendera contra o trafego de africanos, resolveu introduzil-o, sem maior detenção, no Brasil.

Para esse effeito, sem demora, entendeu-se com o Dr. Paula Candido, lente de physica da Escola de Medicina, que foi o primeiro technico a quem occorreu para pôr em pratica o seu projecto.

Na conferencia que teve o Dr. Paula Candido, declarou-lhe o Ministro que estava resolvido a estabelecer no Brasil o serviço de telegrapho electrico, não olhando a despeza para o que fosse preciso gastar com as respectivas experiencias.

Ficou, então, entendido que, para o primeiro ensaio, se assentaria uma linha telegraphica do Quartel da Policia, na rua dos Barbonos, (hoje Evaristo da Veiga), ao Morro do Castello, onde estava installado o telegrapho optico.

Essa linha o Dr. Paula Candido teve de construir com fios de cobre, envoltos em seda e embebidos de resina. Os isoladores, que supportavam a linha nos postes de madeira, foram feitos de gargalos de garrafas.

Os apparelhos necessarios obteve-os por emprestimo o coronel Polydoro Quintanilha da Fonseca Jordão, commandante do Corpo de Permanentes, que os foi pedir ao Dr.

Guilherme Capanema, lente de physica da Escola Central. Eram dois Breguet, que alli serviam para o estudo de electricidade pratica.

Realizada a experiencia, fracassou.

Dias depois o coronel Polydoro foi restituir á Escola os dois telegraphos, declarando ao Dr. Capanema que o seu funccionamento havia sido negativo, não obstante a bôa vontade o Dr. Paula Candido em fazel-os trabalhar. E accrescentou: *Tome lá as suas machinas, que não prestam.*

O Dr. Capanema, examinando os apparelhos e achando-os em perfeito estado, fel-os funccionar alli mesmo na presença do coronel Polydoro. Postos os Breguet em posição adequada e explicado ao coronel o modo de ler as palavras e a maneira de mover o manipulador, o Dr. Capanema começou a transmittir, de vagar, palavra por palavra, emquanto o coronel ia soletrando.

Dentro de alguns minutos se correspondiam, entendendo-se perfeitamente. Foram os primeiros dois telegraphistas do Brasil...

Os Breguet voltaram, então, ao Quartel da Policia, onde varias provas foram ainda effectuadas, sempre com resultados satisfactorios.

A' vista do bom exito das experiencias do Dr. Guilherme Capanema, o Ministro Eusebio de Queiroz mandou chamal-o. Na primeira conferencia que tiveram e após os cumprimentos da cortezia, o Ministro foi dizendo, de chofre, a Capanema: "O doutor tem de fazer-me uma linha telegraphica".

Capanema objectou que para isso falleciam por completo os meios materiaes, muito difficeis de obter na Côrte, ao que Eusebio retorquiu: "Estou resolvido a conceder-lhe tudo o que fôr preciso para que faça uma realidade o estabelecimento do telegrapho no Rio. Desde já o nomeio encarregado da execução desse importante serviço. Amanhã sáe um navio para a Europa. Mande-me nota do que necessita, para fazer as encommendas.

Guilherme Capanema acceitou o cargo de chefe do telegrapho e deu a nota do material necessario para construil-o.

Seis mezes mais tarde chegava da Europa o material. Vieram tambem cinco apparatos receptores e transmissores do systema Breguet e um de dupla corrente construido pela casa Stohrer, de Lepzig.

Com o concurso de presos da Casa de Correcção, deu-se inicio á construcção da linha subterranea. O trabalho durava de sol a sol. Capanema, typo raro de energia não arredava pé do serviço. Muitas vezes ,sob a canicula ardente, despia a sua farda de capitão de engenheiros e penetrava nas vallas, ajudando o assentamento do fio telegraphico.

Partia esse dos terrenos da Quinta da Bôa Vista, passava pelas ruas de São Christovão e do Aterrado, em recta, e terminava no Campo de Sant'Anna, no edificio do Quartel General do Exercito.

Nesse afanoso trabalho teve Capanema o auxilio de José Joaquim de Oliveira, Ernesto Gomes Moreira Maia e Bento José Ribeiro de Sobragy, academicos da Escola Central, os quaes mais tarde, depois de formados, exerceram importantes commissões do Governo Brasileiro.

Prompta a linha, inaugurou-se o serviço em 11 de Maio de 1852. Tres dias depois, em 15 de Maio, o "Jornal do Commercio" noticiava o acontecimento:

"No dia 11 do corrente trabalhou, pela primeira vez, o telegrapho electrico, que põe o Quartel General em contacto com o Paço da Bôa Vista. A obra ainda não está completa. Não se póde estabelecer conseguintemente uma conversa regular, mas já houve communicação entre as pessôas collocadas nas duas extremidades dos fios. Sua Majestade o Imperador assistiu no seu palacio a estas primeiras experiencias".

Já funccionava, assim, no Brasil, o telegrapho electrico. Como vimos, a esse notavel emprehendimento ficarão para sempre ligados os nomes illustres de Eusebio de Queiroz Coutinho Mattoso Camara, Conselheiro do Imperio e a esse tempo Ministro da Justiça, e do Dr. Guilherme Schüch de Capanema, mais tarde Barão de Capanema, então lente de physica da Escola Central.

A Eusebio de Queiroz cabe a iniciativa e a Capanema a realizaçção da telegraphia electrica em nosso paiz.

O Ministro deixou a pasta da Justiça ainda antes de ter sido inaugurada a linha subterranea que ligava o Paço de São Christovão ao Quartel General, entretanto que Guilherme Capanema proseguiu na sua missão, cheia de luctas e de revezes, pelo longo espaço de trinta e sete annos, até o advento do governo republicano.

O que foi a acção desse homem de singular enfibradura, dil-o a sua obra. Guilherme Capanema não recuava diante de nenhuma difficuldade. Já sabemos o que foi a construcção, em 1852, da linha para a primeira experiencia do telegrapho electrico. Capanema trabalhava nas vallas, como operario, ao lado dos presos da Casa de Correcção! Mais tarde, quando se construiu a linha do sul do Brasil, muitas vezes Capanema, por suas proprias mãos, emendava e soldava o fio e alava as talhas para estical-o. Percorria as linhas sósinho, montado no seu burro, e era elle quem pessoalmente examinava e até concertava os apparelhos telegraphicos.

E foi sempre assim, repleta de actos de rara energia, toda a administração de Capanema. Durou ella de Maio de 1852 a Novembro de 1889.

Quando o Barão de Capanema se retirou da vida publica, já o littoral do Brasil estava provido de linhas telegraphicas em toda a sua extensão, com ramificações numerosas e importantes para o interior do paiz. Era o coroamento, pois, dos esforçados designios de Eusebio de Queiroz Coutinho Mattoso Camara e de Guilherme Schüch de Capanema.

Aos dois eminentes patricios, figuras impereciveis na historia da telegraphia electrica em nossa Patria, cabe, em magna parte, a gloria do conseguimento dessa grande obra de progresso e civilização.

---

## AS PRIMEIRAS LINHAS TELEGRAPHICAS

Depois da introducção, em 1852, do telegrapho electrico no Brazil, foi muito lento, nos primeiros annos subsequentes, o desenvolvimento do serviço telegraphico, que se limitava a communicações urbanas na Côrte.

As primeiras linhas telegraphicas regulares que possuimos foram a de Rio a Petropolis e a de Rio ao pharol de Cabo Frio. A primeira foi inaugurada em 1857 e a segunda em 1864. A linha de Cabo Frio tinha 122 kilometros de extensão.

A linha de Rio a Petropolis é, pois, o nosso primeiro telegrapho regular, o ponto de partida da extensa rêde actual. Começou a ser construida em 1855. O seu traçado era o seguinte: Praia da Saude, junto ao Instituto dos Meninos Cegos, Ponta do Matteso e Sacco do Pinhão (Ilha do Governador), estação do caminho de ferro em Maua, Raiz da Serra e Petropolis. Sua extensão total era 50.030 metros, dos quaes 14.970 de cabo submarino e o restante de fio aéreo de ferro.

Durou a sua construcção de 1855 a 1857, devido a contratempos e obstaculos que a cada momento surgiam, contrariando a marcha do serviço. Em janeiro de 1857 foi, finalmente, inaugurada a estação de Petropolis.

A 1 de Agosto de 1858 franqueou-se a linha ao publico, que podia transmittir gratuitamente os seus recados. Esse regimen se manteve em vigor durante oito mezes e meio.

Em 21 de Julho de 1860, quando o Governo Imperial expediu o primeiro Regulamento dos Telegraphos, foi tambem creada a primeira tarifa telegraphica. Assim, na linha de Petropolis, os despachos começaram a custar:

| | |
|---|---|
| Até 20 palavras . . . . . | 80 réis |
| Além de 20 palavras, até esse numero, mais . . | 40 " |

A todas as pessoas era permittido corresponder-se pela linha, contanto que não insufflassem perturbações á ordem publica nem offendessem os bons costumes. Os despachos transmittidos de noite pagavam taxa dobrada.

Com a expedição de novo Regulamento dos Telegraphos em 1864, anno em que se ultimou a construcção da linha de Cabo Frio, modificou-se a tarifa, que ficou assim organizada:

Da Côrte a Petropolis ou á Raiz da Serra e vice-versa,

recado simples em portuguez . . . . . 1$000

| | |
|---|---|
| Recado simples em cifra ou lingua estrangeira. . . | 2$000 |
| Da Raiz da Serra a Petropolis ou vice-versa, recado simples em portuguez . . . . . | $500 |
| Recado simples em cifra ou lingua estrangeira. . . | 1$000 |

O recado simples comprehendia até 20 palavras; cada dezena ou fracção de dezena excedente pagava metade da taxa.

Durante os oito mezes e meio em que na linha de Petropolis se manteve a franquia gratuita ao publico, apenas 1.829 recados foram apresentados para transmissão, dando média inferior a oito telegrammas por dia.

Em 1860, quando se creou a primeira tarifa, o numero de recados baixou para 233. No anno seguinte subiu a 1.932. Dahi por deante o augmento tem sido progressivo.

Approximando os numeros extremos, que representam o desenvolvimento da rêde e o movimento de telegrammas, póde bem avaliar-se o progresso realizado entre a primitiva linha de Petropolis e o nosso telegrapho actual:

*Em* 1860 — 65 *kilometros de linha,* 233 *telegrammas.*

*Em* 1921 — 80.805 *kilometros de linha,* 6.131.510 *telegrammas.*

## IMPULSO DADO AO TELEGRAPHO PELA GUERRA DO PARAGUAY. — DILATAÇÃO DA RÊDE PARA O NORTE E PARA AS FRONTEIRAS DO SUL

A extensão da rêde telegraphica brasileira em 1861, nove annos depois de inaugurado o serviço electrico no paiz, era de 64.982 metros, sendo 50.630 na linha de Petropolis e 14.352 dentro da cidade do Rio de Janeiro Estações em actividade havia apenas dez: Quinta da Bôa Vista, Secretaria da Justiça, Secretária da Policia, Quartel General, Quartel da Policia, Castello, Casa de Correcção, Prainha, Fragoso e Petropolis.

Quando sobreveio a guerra do Paraguay, em 1865, o unico adeantamento realizado pela rêde consistia na ligação das fortalezas e pontos fortificados da barra á Capital do Imperio por meio de cabo submarino.

O progresso do telegrapho electrico era assim quasi nullo nessa época. A campanha do Paraguay veio modificar esse estado de coisas, dando assignalado incremento ao nosso serviço de communicações telegraphicas.

A necessidade que havia de se transmittirem com presteza á provincia do Rio Grande do Sul as ordens do Governo relativas ás operações militares e a anciedade com que eram aguardadas as noticias do theatro da guerra, determinaram a resolução de se extender o fio até Porto Alegre.

Graças aos esforços de Capanema, á opportuna coadjuvação prestada pelas autoridades dos logares atravessados pelas linhas e ao concurso dos moradores de alguns desses pontos, que contribuiram para as despezas ou conseguiram reducção nos preços dos objectos fornecidos e mão de obra, poude essa extensa linha, que se compunha de dois fios, ficar concluida, na parte terrestre, em Junho de 1866, tendo os trabalhos começado em Setembro do anno anterior.

No traçado da linha de Porto Alegre havia um longo trecho que deveria ser servido por cabo submarino. Por occasião do seu lançamento nas 17 barras que o projecto consignava, verificou-se que o cabo estava seriamente avariado.

O incidente retardou as communicações entre a Côrte e a provincia do Rio Grande do Sul, pois a conclusão da linha ficou dependendo da chegada de novo cabo. Em fins de 1866, concluiu-se definitivamente a linha de Porto Alegre. No anno seguinte, de 1867, nessa linha já havia 17 estações, dentre as quaes as de Angra dos Reis, Santos, Paranaguá, S. Francisco, Lajahy, Desterro, Laguna, Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande.

Logo que começou a guerra lembrou o Dr. Capanema a conveniencia de se fazer

acompanhar as tropas de trem telegraphico. Reputaram inutil a medida. Quando, porém, o Marquez de Caxias assumiu o commando das forças exigiu com a maior urgencia esse melhoramento.

A primeira linha, no campo da lucta, de Tuyuty ao Passo da Patria, foi construida pelo tenente de engenheiros Alvaro Joaquim de Oliveira. Na occupação de Curupaity, segundo as partes officiaes, as ordens do commando forma transmittidas pelo telegrapho.

A esse tempo havia em actividade uma rêde de mais de dez leguas, com o centro junto ao quartel general em Tuyu-Cué, communicando-se com a vanguarda, tendo S. Solano e Tayi por um lado, Tuyuty e Passo da Patria por outro. Pela estação annexa ao quartel general chegaram a ser transmittidos, por dia, 80 a 100 telegrammas de 100 a 1500 palavras.

Em 1868, a rêde telegraphica já dispunha de 316 leguas concluidas, ou quasi 2.000 kilometros, sem contar as das estradas de ferro, que eram especialmente destinadas ao seu proprio trafego, pouco serviço prestando ao paiz.

De 1870 a 1873, diversos ramais foram construidos na linha do sul, sendo inaugurada a estação de S. Paulo e levado até S. Gabriel, o ramal chamado de campanha.

Durante o periodo da guerra, a linha para o norte pouco progrediu. Em 1864 estendeu-se um fio até Cabo Frio. Em 1866 essa linha foi prolongada do pharol de Cabo Frio á cidade do mesmo nome.

Em 1869 inaugurou-se a estação de Campos. Em 1873 foram entregues ao trafego 218 kilometros de linha entre as cidades de Maceió e Recife.

Nos annos que se seguiram, continuou, com actividade, a construcção de linhas ao norte e ao sul, do paiz, de sorte que, em 1879, das vinte provincias em que se dividia o Imperio, a treze já se extendia a rêde telegraphica.

Foi esse, em rapidos traços, o poderoso impulso que a campanha do Paraguay veio imprimir aos nossos serviços telegraphicos.

## O PRIMEIRO CABO TRANSATLANTICO

Até 1874, vinte e dois annos depois da introducção do telegrapho electrico na cidade do Rio de Janeiro, ainda estava o Brasil completamente isolado do continente europeu no que diz respeito a communicações telegraphicas.

Comtudo, desde a época em que toda a nossa rêde se resumia nas linhas urbanas da Côrte e na de Petropolis, já se pensava na ligação telegraphica do Imperio com a Europa. Dentre as varias propostas que então a esse respeito foram recebidas, uma, formulada em 1853, se referia á ligação do Rio, Recife e Pará á Europa, mediante a subvenção annual de cento e setenta e sete contos de réis.

Em 1860 organizou-se nos Estados Unidos a *North Atlantic Submarine Telegraph Company*, que se propunha a ligar a America á Europa por cabos submarinos immersos nas regiões boreaes e equatoriaes do Atlantico, aterrando um na Groelandia e outro no Brasil, no Cabo de S. Roque.

Mais tarde, em 1863, tivemos a Empreza Balestrini, que pretendia ligar varios pontos do nosso littoral e os dois continentes mediante ajuste entre a França, Italia, Portugal e o Haiti, tendo o Brasil sido convidado a tomar parte na convenção. Esta foi assignada em 16 de Maio do anno seguinte. Não chegou, porém, a organizar-se a empreza projectada por Pier Balestrini, que procurou tirar partido das concessões obtidas, aliás já caducas, transferindo-as a terceiros. Dahi advieram complicações, cuja solução teve de ser dada por via diplomatica.

Quasi dez annos depois, em 1872, o Barão de Mauá obteve do Governo Imperial concessão para o lançamento e exploração de um cabo entre o Brasil e Portugal e suas possessões.

Pelo Barão de Mauá foram os direitos da concessão transferidos á *Brazilian Submarine Telegraph Company*, que em Junho de 1873 teve autorização para funccionar no Brasil.

O lançamento do cabo submarino entre o Brasil e Portugal foi confiado á companhia ingleza *Telegraph Construction and Maintenance*, que logo adeante, com o maior exito, deu fim á immersão de cabo e á sua installação terminal, inaugurando-se o serviço em Julho de 1874.

O cabo Mauá foi o conductor das primeiras communicações telegraphicas que puzeram o Brasil em contacto com o exterior, pois nem mesmo nas nossas linhas terrestres

das fronteiras do sul havia permuta de correspondencia com o Uruguay e a Argentina. Só em 1879, foi que começou o trafego entre as linhas brasileiras e uruguayas e em 1883 com as da Argentina.

O primeiro cabo que ligou o Brasil á Europa, e hoje pertencente á *Western Telegraph*, parte de Caravellos; cahindo de Lisbôa, passa pela ilha da Madeira e por S. Vicente, no archipelago de Cabo Verde, e vem aterrar em Pernambuco.

Actualmente estão em funccionamento no Brasil para o serviço exterior, com intenso e volumoso trafego ao norte e ao sul do paiz, os cabos submarinos das companhias *Western Telegraph Company*, *Compagnie des Cables Sud-Americains* e *All America Cables*.

## A EXPANSÃO DO TELEGRAPHO PARA O OESTE. AS COMMUNICAÇÕES NO AMAZONAS

Logo no inicio do regimen republicano, tratou-se da ligação de Goyaz e de Matto Grosso á rêde do littoral e bem assim da construcção de um linha telegraphica para o Amazonas.

As estações de Goyaz e de Cuyabá, as primeiras desse grandioso plano de penetração do nosso *interland*, foram inauguradas, respectivamente, em 1º de Outubro de 1890 e 31 de Dezembro de 1891.

A expansão do telegrapho para o oeste do immenso territorio brasileiro tem obedecido a conveniencias de ordem economica e politica e visado fins de natureza estrategica, collimando, entre outros objectivos, o de estabelecer o contacto das linhas telegraphicas com as nossas fronteiras do lado do Pacifico.

Para esse *desideratum* e de accordo com o preceito regulamentar que permite confiar a commissões militares a construcção de linhas de caracter estrategico, tres dessas commissões foram constituidas para operar em pontos diversoss do oeste: uma no Paraná sob a chefia do capitão de engenheiros Felix Flury de Souza Amorim, para construir a linha de Guarapuava á Colonia Militar da Foz de Iguassú, iniciada em 1901 e concluida em 1905; outra no Rio Grande do Sul, sob a chefia do tenente-coronel de engenheiros João de Deus Martins, para construir a linha de Cruz Alta á Colonia Militar do Alto Uruguay, e outra, organizada em 1901 e chefiada pelo capitão de engenheiros Candido Mariano da Silva Rondon, pela qual foi construida a extensa linha de Cuyabá a Corumbá e mais algumas no Estado de Matto Grosso.

Com a conclusão em 1906, da linha para a Foz de Iguassú, no Paraná, e de outras no Estado de Matto Grosso, foram attingidos tres pontos da fronteira do Paraguay: Iguassú, Bella Vista e Porto Murtinho, podendo por qualquer delles fazer-se a ligação das rêdes dos dois paizes.

Em 1907 foi resolvida a construcção de outra extensa linha que ligasse o Estado de Matto Grosso ao Amazonas, com ramificações para a fronteira. Para esse fim organizou-se uma commissão composta de militares e de funccionarios da Repartição dos Telegraphos, sob a chefia do major Rondon, o constructor da linha Cuyabá-Corumbá.

Em Março desse anno deu-se começo á construcção da linha, partindo esta de Cuyabá. Em 1º de Janeiro de 1915 foi attingida a povoação de Santo Antonio do Rio

Mad ira, no extremo norte de Matto Grosso. Tinham sido construidos 2.270 kilometros de linha, dos quaes 1.493 na linha tronco e os restantes nos tres ramaes da rêde que eram o de Parecis á Barra dos Bugres com 113 kilometros, o de Cáceres á cidade de Matto Grosso com 301 kilometros e o de Porto Velho á Guajarámirim com 363 kilometros.

A linha telegraphica a cargo da Commissão Rondon atravessa 700 kilometros de sertão bruto e percorre perto de 600 kilometros em zonas d:shabitadas ou apenas conhecidas pelos exploradores de seringaes.

As communicações atravez da imponente região amazonica têm constituido sério problema a resolver no desdobramento dos nossos serviços telegraphicos.

Desde as invias florestas do Amazonas a.é os remotos logares que confinam com as fronteiras do Perú, só com a telegraphia sem fio tem sido possivel realizar um serviço de communicações capaz de pôr em contacto permanente com o littoral do Atlantico esses pedaços de nossa Patria.

Já em 1887 tentativas se fizeram para estabelecer o telegrapho no Amazonas. A esse tempo houve um pedido de concessão por trinta annos para ligação telegraphica do Pará e do Amazonas por meio de cabos sub-fluviaes. Mais tarde, em 1891, planejou-se a construcção de uma linha terrestre de Belém do Pará a Manáos.

Começada a construcção da linha em 1892, interromperam-se logo a seguir os trabalhos, sendo abandonado o projecto de ins.allacção da linha aérea.

Pouco tempo depois, conseguiu-se estabelecer o telegrapho no Amazonas, o que se fez em 1893, com a concessão dada ao subdito inglez Richard J. Reidy para o lançamento de cabos sub-fluviaes entre Belém e Manáos. Em 1896, Ricard J. Reidy organizou a *Amazon Telegraph Company* para a exploração do serviço t legrapphico entre aquellas duas cidades. O assentamento dos cabos do rio Aamazonas foi contractado com a casa Siemens Brothers, de Londres, tendo-se inaugurado o serviço em 16 de Fevereiro de 1896.

Até hoje o serviço da *Amazon Telegraph* é precario em vista das difficuldades que embaraçam o funccionamento dos cabos no rio Amazonas, cujo leito soffre a influencia das novas formações geologicas daquella região.

O cabo sub-fluvial funcciona, como vimos, entre Belém do Pará e Manáos. De Manáos para diante, no interior do Amazonas e no Acre, o serviço é feito pela radiotel graphia.

Data de 1913, apenas, a creação no Amazonas do serviço radiotelegraphico. Desde 1902, porém, se cogitou do estabelecimento do telegrapho sem fio ao longo dos rios Tocantins, Purús, Madeira e Amazonas. Pedidos de concessão nesse sentido foram feitos, em épocas diversas, não só por particulares como por emprezas industriaes. A nenhum delles, entretanto se attendeu, visto que, dada a natureza das communicações radiotelegraphico, houve mistér attribuir-se á competencia exclusiva da União a exploração desse serviço.

Em 1913 foi creado pelo Governo Federal o districto radiotelegraphico do Amazonas. Comprehende elle dez estações: Belém e Santarém, no Pará; Manáos e Lábrea, no

Amazonas; Porto Velho, na fronteira de Matto Grosso com o Amazonas; Cruzeiro do Sul, Senna Madureira, Xupury, Tarauacá e Rio Branco, na região acreana.

As estações mais poderosas são as de Manáos e Porto Velho que alcançam 750 milhas nauticas, cerca de mil e quatrocentos kilometros.

São essas, em breve escorço, as valiosas conquistas do telegrapho nas regiões de Matto Grosso, do Amazonas e do Territorio do Acre. A linha terrestre de Rondon, o cabo sul-fluvial do *Amazon Telegraph* e a radiotelegraphia acreana têm sido os melhores conductores da civilização do littoral para esses distantes confins do oeste e do noroeste brasileiros.

Com a ultimação dos serviços dessas grandes rêdes de penetração pelos sertões Mattogrossenses e Amazonicos, effectuou-se, nos seus pontos principaes, a unidade de communicações telegraphicas em todo o territorio do Brasil.

---

## RADIOTELEGRAPHIA

A radiotelegraphia ou telegrapho sem fio resultou de uma série de descobertas physicas e invenções mecanicas, simples algumas e complexas outras, realizadas com o concurso dos phenomenos electro-magneticos.

O ponto de partida das pesquizas scientificas em torno da transmissão de signaes electricos atravez da atmosphera foi a descoberta da inducção electro-magnetica feita em 1831 por Miguel Faraday. O famoso physico inglez conseguiu, nessa época, com as suas experiencias, a inducção electro-magnetica entre dois circuitos completamente separados entre si.

Cincoenta e seis annos mais tarde, em 1887, após numerosos ensaios effectuados por toda a parte no terreno da electricidade, foi que o hamburguez Hertz descobriu a propagação progressiva da acção electro-magnetica atravez do espaço e poude medir a extensão e a velocidade das ondas electro-magneticas. Era o segundo grande passo para a descoberta formidavel da telegraphia sem fio.

Esta se verificou logo depois, e brilhantemente, com as experiencias do italiano Guilherme Marconi, genio magnifico da raça latina.

Foi em 1895 que Marconi conseguiu utilizar as ondas hertzianas como meio conductor dos signaes telegraphicos, realizando, por essa fórma, a telegraphia sem fio. Nesse mesmo anno de 1895, o joven engenheiro estabeleceu um serviço regular de radiotelegraphia entre a aldeia de Grippone e a casa de um amigo nos arredores de Bolonha, havendo entre os dois pontos uma distancia de cinco kilometros mais ou menos.

Foi esse o primeiro aproveitamento pratico e experimental que Marconi fez da sua invenção. Posteriormente, e com todo o exito, levou a effeito o celebre experimentador successivas demonstrações de telegraphia sem fio em Spezzia no anno de 1897, no Canal do Mancha, em 1899, e entre Pola e Santa Catharina em 1900, e outras mais até 1902. Na experiencia de Pola, em 1900, a distancia attingida pelas ondas foi de trinta e uma milhas, o maior raio de acção que nos primeiros tempos alcançou a telegrapphia sem fio.

O progresso da radiotelegraphia foi porém, tão prodigioso que, dentro de pouco tempo, enormes distancias eram alcançadas pelos signaes telegraphicos e pela conversação radiotelegraphica.

Em 1904 fizeram-se entre nós as primeiras experiencias de telephonia sem fio.

Effectuaram-se ellas entre a fortaleza de Santa Cruz e a ponta de Castelhanos, na Ilha Grande, na distancia de 110 kilometros. Os apparelhos empregados foram os do systema allemão *Telefunken*, hoje muito em uso nas nossas estações radio-telegraphicas costeiras e da região amazonica.

A despeito da animadora troca de correspondencia obtida tanto nessa como nas demais provas que se fizeram com os apparelhos *Telefunken* e com os do systema norte-americano *De Forest*, ainda assim não se chegou a uma solução satisfactoria do problema, que continuou, por alguns annos mais, dependendo de ensaios feitos na bahia do Rio de Janeiro.

Finalmente, desde 1910, ficou definida a situação com a montagem pelo Governo Federal de postos na costa do paiz, e com a creação, em 1913, do districto radiotelegraphico do Amazonas, que hoje comprehende dez estações de telegrapho sem fio.

As nossas principaes estações costeiras são as de Olinda, Amaralina, São Thomé, Rio de Janeiro, Monte Serrat, e Juncção, que pertencem ao Ministerio de Viação, e Naval, Fernando de Noronha, Anhatomirim e Ilha do Governador, pertencentes ao Ministerio da Marinha.

As estações radiotelegraphicas brasileiras funccionam com apparelhos Telefunken, Marconi, e da Companhia Franceza de Telegrapho.

O Brasil não possue ainda nenhuma installação radiotelegraphica de grande alcance, dessas que existem na America do Norte e trocam correspondencia diaria com Londres, Paris e Berlim. O nosso serviço terrestre, entretanto, mantem communicações internacionaes com as estações radiotelegraphicas da Bolivia e do Perú nas fronteiras do extremo norte e do oeste, emquanto o serviço maritimo serve á navegação e á correspondencia trocada de bordo dos navios para terra e vice-versa.

## TELEPHONIA — TELEGRAPHO PNEUMATICO

Durante as festas do Centenario Americano, em 1876, num dos recantos da majestosa exposição internacional de Philadelphia, encontrava-se exposto ao publico um pequeno apparelho, com o qual o seu autor se propunha transmitir a distancia a voz humana. Era o *Telephone*, invenção de um physico de Edimburgo, o engenheiro Graham Bell.

Conta a historia que deante do primeiro telephone passava á multidão indifferente, quando D. Pedro II, que visitava a exposição, se interessou pelo invento, mostrando desejos de conhecel-o experimentalmente.

Havia outro apparelho installado em pavimento á parte e ligado áquelle por fio metallico. Num estava o inventor e, no outro, a sua esposa. Apresentando o *phone* a D. Pedro II e feita a communicação, para logo Graham Bell, do lado opposto, fez a pergunta classica: *Quem fala?*

Tendo sempre ao ouvido o estranho instrumento, D. Pedro II, exclamou, commovido:

— Interessante! E fala!

O incidente poz em foco o notavel invento do physico escossez. O Imperador do Brasil, com a sua intervenção, attrahira para o telephone a curiosidade do publico e dos engenheiros, inclusive a do grande Edison, que algum tempo depois introduzia no apparelho importante melhoramento com a ligação da corrente electrica ás correntes ondulatorias magneticas usadas por Graham Bell.

Data desse mesmo anno de 1876 o maravilhoso surto que teve nos Estados Unidos a grande invenção. E a Graham Bell foi dada ainda a gloria de assistir, em 1915, em Arlington, na America do Norte, ás surprehendentes experiencias da radiotelephonia transoceanica, nas quaes o telephone sem fio transmittiu do Novo ao Velho Mundo a voz humana.

A exploração do serviço telephonico não está sujeita a regimen uniforme em todos os paizes. Nos Estados Unidos, na Suecia, na Noruega e na maior parte das colonias inglezas o serviço está entregue á industria particular. O regimen da exploração pelo Estado é seguido na Inglaterra, Allemanha, Suissa e França.

Entre nós a tendencia tem sido para a implantação do regimen particular, com o caracter de concessões provisorias. Possuimos para mais de cem concessionarios, orçando,

segundo calculos officiaes, em cerca de 25 mil contos o capital empregado na exploração de nossa industria telephonica.

Serviço official, mantido pelo Governo da União, só o temos na Capital Federal e entre esta e as cidades de Nictheroy, Petropolis e Therezopolis.

Como deixamos dito linhas atraz, a America do Norte é a nação em que o telephone tem feito maior progresso. Conta elle alli mais de dez milhões de assignantes!

Neste terreno é já tambem apreciavel o desenvolvimento do nosso serviço. Certo, não possuimos a expansão norte-americana. Mas do Amazonas ao Rio Grande do Sul, por todo o nosso vasto paiz, os nucleos telephonicos dia a dia se multiplicam, levando aos logares em que se installam a sua grande e valiosa influencia civilizadora.

*

* *

A telegraphia pneumatica, ou mais vulgarmente — a carta pneumatica ou *petit-bleu* é o processo de communicação obtido com o emprego do ar comprimido. A compressão, combinada com a rarefação do ar, faz correr dentro de tubos, com grande velocidade e nas direcções desejadas, um cylindro ou cursor que contem a correspondencia.

A telegraphia pneumatica é de creação moderna e só está estabelecida nos centros urbanos. No Brasil a carta pneumatica só existe no Rio de Janeiro, servindo, com bons resultados, a zona central e os bairros de Botafogo, Laranjeiras, Cattete, Estacio de Sá e São Christovão.

Além do transporte de cartas pneumaticas, os tubos são utilizados para a distribuição de telegrammas urgentes e cartas expressas do serviço postal.

## LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO TELEGRAPHICAS

O primeiro acto organico emanado do Poder Judiciario no Brasil com relação aos telegraphos electricos foi o Aviso do Ministerio da Justiça de 17 de Fevereiro de 1854. Esse acto limitou-se, aliás, a prescrever providencias de ordem technica referentes ás ligações e communicações telegraphicas dentro da cidade do Rio de Janeiro.

No anno seguinte, em 17 de Março de 1855, foi expedido novo Aviso do Ministerio da Justiça. Entre as suas varias prescripções, uma havia que determinava fosse projectado um regulamento para os serviços electricos.

Tal disposição só cinco annos mais tarde poude ser cumprida. Em 1860, com o Decreto n. 2.614 de 31 de Julho, foi posto em execução o primeiro Regulamento do telegrapho electrico, inaugurando-se com esse estatuto uma nova phase para o desenvolvimento telegraphico, pela coordenação que dahi por deante passaram a ter os respectivos serviços.

O Regulamento dos Telegraphos, para que pudesse attender ao constante progresso da rêde e ás innovações que o tempo e as circumstancias foram introduzindo na correspondencia telegraphica, vem sendo successivamente reformado desde 1860 até o presente. Nada menos de oito reformas já soffreu o primeiro Regulamento, tres na vigencia do regimen monarchico, 1864, 1870, 1881, e cinco sob o governo republicano, 1890, 1894, 1901, 1911 e 1915.

Além dos Regulamentos de 1860-64-70 e 1881 o Governo Imperial teve de baixar, com referencia a telegraphos, em épocas diversas, varios outros actos. Nelles, porém, o assumpto foi tratado sob aspecto especial, differente do fim visado pela regulamentação ordinaria.

Durante o regimen monarchico nenhuma deliberação tomou o Poder Legislativo com referencia a telegraphos. Todas as resoluções precipitadas foram expedidas pelos diversos orgãos do Poder Executivo.

As duas leis fundamentaes do Imperio, a Constituição de 1824 e o Acto Addicional de 1834, não se reportaram aos serviços telegraphicos, e isso pela razão muito simples de ter sido o telegrapho introduzido no Brasil em 1852, quasi tres decennios depois da proclamação do nosso primeiro estatuto politico.

A Constituição Republicana, ao contrario, trata do telegrapho por duas vezes, no

paragrapho 4° do Art. 9° (Competencia dos Estados da União) e no paragrapho 15° do Art. 34° (Competencia do Poder Legislativo).

O nosso Codigo Penal, nos Arts. 153 a 155 e 189 a 194, tambem trata da materia, comminando penas para os individuos que damnificarem as linhas telegraphicas e para os contraventores do sigillo da correspondencia.

Os varios actos e disposições de lei de que vimos de dar noticia constituem a nossa principal regulamentação quanto ao exercicio geral da telegraphia. Innumeros outros ha, entretanto, de caracter restricto, tanto legislativos como executivos, que versam sobre casos especiaes de radiotelegraphia, telephonia, telegrapho submarino, etc. Citemos, entre outras, a lei baixada com o Decreto n. 3.296 de 10 de Julho de 1917, que declara ser de exclusiva competencia do Governo Federal a exploração dos serviços radiotelegraphicos e radiotelephonicos no territorio brasileiro, permittindo-se, comtudo, a terceiros, nacionaes, a installação sem privilegio algum de estações ultrapotentes para o serviço inter-oceanico e inter-territorial com estações de outros paizes.

Em todos esses actos, porém, a nossa regulamentação e legislação obedecem a padrões internacionaes, pois em todo o mundo as leis que regulam o funccionamento do telegrapho são mais ou menos uniformes.

As garantias do trafego telegraphico são por isso reguladas em convenções internacionaes. Desde 1865 essas Convenções se vêm reunindo para o fim de submetter o serviço telegraphico a regras uniformes.

A primeira convenção foi a de Paris, em 1865; a segunda a de Vienna, em 1868 e a terceira a de Roma, em 1872. A nenhuma dellas adheriu o Brasil, porque a esse tempo ainda não possuimos telegrapho para o exterior.

Em 1875, realizou-se em S. Petersburgo a quarta Conferencia, que refundiu as convenções anteriores, consubstanciou em 21 artigos, ainda hoje em vigor, ás disposições relativas ao telegrapho, e expediu um Regulamento para o trafego internacional.

Mas cinco conferencias se reuniram ainda, em datas differentes, para tratar da reforma do Regulamento. A ultima foi a de Lisbôa, levada a effeito em Maio de 1908.

O Brasil adheriu á União Telegraphica Internacional em 1° de Outubro de 1877 e tem-se feito representar em todas as cinco Conferencias Internacionaes posteriores á de S. Petersburgo.

## TARIFA TELEGRAPHICA

A primeira tarifa telegraphica que tivemos foi a de 1860, creada pelo Decreto n. 2.614 de 21 de Julho daquelle anno, com o qual baixou tambem o primeiro Regulamento dos Telegraphos.

A tarifa de 1860, bem assim, as que appareceram em 1864 e 1865, foram organizadas para o unico serviço regular que então existia, a linha de Petropolis e a de Cabo Frio, e taxavam não as palavras dos despachos telegraphicos mas os proprios recados em si, comprehendendo cada recado simples o maximo de vinte palavras.

Em 1870 foi a tarifa alterada, mudando-se o regimen da taxação dos telegrammas. A base do despacho simples continuou a ser de vinte palavras, mas a taxação se modificava conforme as distancias a percorrer.

Em 1861 a tarifa começou a ser applicada por palavra e na proporção do percurso feito pelo telegramma. A cada unidade de quatrocentos kilometros correspondia a taxa de 100 réis por palavra.

Em 1890 a taxa de 100 réis foi reduzida pelo Governo Provisorio para 70 réis, mantida ainda a unidade de percurso de quatrocentos kilometros. Em 1895, a taxa por palavra baixou para 60 réis, e estabeleceu-se, em substituição ao percurso fixo da tarifa anterior, o systema de taxação por zonas, cada zona constituida por um Estado. Creou-se tambem nesse anno a taxa fixa de 400 réis por telegramma.

Em 1897 a tarifa foi profundamente modificada, estabelecendo-se a taxa conforme o numero de Estados percorridos e variando ella de 120 a 1.070 réis. Com esta tarifa foi tambem alterada a taxa fixa, que passou de 400 para 600 réis por telegramma.

Em 1907, outra alteração houve na tarifa que ficou assim disposta:

100 réis por palavra dentro de 1 Estado.
200 réis por palavra dentro de 2 e 3 Estados.
300 réis por palavra dentro de 4 e mais Estados.

Essa tarifa vigorou de 1907 a 1920. Em 1921 a taxa interior foi uniformizada em 200 réis por palavra para o percurso em todo o territorio da Republica, e augmentou-se a taxa fixa de $600 para 1$000 réis por telegramma. A taxa para o serviço de imprensa e dos membros do Congresso Nacional é, actualmente, de 25 réis por palavra e do mesmo modo uniforme em todo o paiz.

## O TELEGRAPHO EM 1922. MELHORAMENTOS EM PROJECTO. CONTRIBUIÇÃO PARA A GEOGRAPHIA DO BRASIL

Como o serviço telegraphico no Brasil é explorado por varias rêdes, o quadro que segue mostra, tanto approximadamente quanto permittem os dados conhecidos, o conjuncto das linhas em trafego no territorio brasileiro em 1921:

| Rêdes | Extensão das linhas Km. | Desenvolvimento das linhas Km. |
|---|---|---|
| Repartição Geral dos Telegraphos . . . | 45.220 | 80.805 |
| Cabos sub-fluviaes e submarinos da Repartição . . . . . | 76 | 155 |
| Estradas de Ferro . . . . . | 28.818 | 46.223 |
| Cabos sub-fluviaes da Amazon . . . . | 2.188 | 2.188 |
| Cabos submarinos da Western . . . . | 18.406 | 21.024 |
| Total . . . . . | 94.708 | 150.395 |

O numero de estações do Telegrapho Nacional em 1921 era de 828 telegraphicas e 153 telephonicas.

Si addicionarmos ás estações do Telegrapho Nacional as das Estradas de Ferro, da Western e da Amazon, teremos, em 1921, approximadamente, um total de tres mil estações telegraphicas abertas ao publico em todo o paiz.

Quanto ao trafego, o quadro abaixo discrimina o movimento de telegrammas nas linhas do Telegrapho Nacional desde 1861, demonstrando o augmento notavel que tem havido na permuta da correspondencia telegraphica.

| Annos | Telegrammas | Numero de palavras |
|---|---|---|
| 1861 | 233 | 5.544 |
| 1889 | 637.382 | 7.917.432 |
| 1895 | 1.436.541 | 22.726.720 |
| 1900 | 1.353.675 | 20.935.201 |
| 1905 | 1.538.885 | 25.116.946 |
| 1910 | 2.788.906 | 51.382.768 |
| 1915 | 3.650.590 | 68.432.896 |
| 1920 | 6.555.730 | 127.023.890 |
| 1921 | 6.131.510 | 123.877.890 |

Os futuros melhoramentos do telegrapho, conforme a evolução sempre verificada nos capitulos anteriores, certo consistirão em tornar cada vez mais efficientes as communicações electricas entre pontos longinquos de nosso territorio, fazendo desapparecer as causas que ainda tornam precaria a transmissão do pensamento a distancia.

Do ponto de vista technico, esforços maximos tem sido envidados para que, de par com a linha do littoral, seja estabelecido o circuito interior norte-sul, o qual em harmonia com aquella e sobrelevando-lhe as vantagens decorrentes da sua natureza e sede, virá a constituir o principal escoadouro do serviço trocado entre a Capital da Republica e o grande norte. E para attingir esse escopo já se acham em via de execução os principaes traçados de linhas que, com pequenas variantes, acompanham o meridiano. — Rio-Therezina.

De outra parte, e com objectivo de ordem economico-commercial, não têm sido descuradas as relações da faixa do littoral com o nosso "far wes", as quaes exigem que se lhes facilitem as intercommunicações, e, assim, após a determinação de coordenadas e estudos minuciosos, foram feitos os traçados, achando-se bastante adiantados os respectivos trabalhos.

Os estabelecimentos de novos circuitos, trazendo o augmento de conductores, virá, sem duvida, evitar a plethora e diminuir os accidentes que perturbam a boa marcha do serviço telegraphico, não se podendo olvidar, como medida complementar, um elemento de summa importancia, que consiste em serem as estações principaes dotadas de apparelhos automaticos, que virão a prestar extraordinario auxilio sob o ponto de vista do pessoal technico da Repartição.

A contribuição de alta monta que o Telegrapho vem prestando á Geographia do Brasil está na intima connexão de seus serviços com os estudos de tal natureza, collocando-se a Repartição dos Telegraphos em posição tal que constitue, por assim dizer, verdadeiro manancial de subsidios valiosos e que difficilmente de outra fórma poderiam ser obtidos.

Dahi a razão por que foi a confecção da Carta Geral da Republica affecta á Repartição dos Telegraphos, aproveitando-se o seu pessoal technico para determinação de coordenadas e outros trabalhos topographicos correlatos, não só por motivos da experiencia dos engenheiros dos Telegraphos como tambem pelo farto cabedal de elementos que lhes é dado colher para tão relevante emprehndimento.

## A RÊDE TELEGRAPHICA; SEU ESTABELECIMENTO E EXTENSÃO. A RECEITA E DESPEZA DE CUSTEIO. — O TELEGRAPHO DE 1852 — 1889 E DE 1889 — 1922.

### *Periodo de* 1852 — 1889.

O des nvolvimento das linhas telegraphicas nesse periodo attingiu 10.532.073 metros de extensão com o desenvolvimento de 18.925.305 metros.

O movimento financeiro nesse lapso de tempo foi o seguinte:

| | | |
|---|---|---|
| 1852—1861 (*) | — | — |
| 1861—1862 | 328$140 | 41:476$118 |
| 1862—1863 | 2:747$670 | 72:651$857 |
| 1863—1864 | 3:174$410 | 82:654$857 |
| 1864—1865 | 5:998$500 | 74:438$451 |
| 1865—1866 | 6:293$050 | 541:248$427 |
| 1866—1867 | 25:233$250 | 305:068$516 |
| 1867—1868 | 39:481$600 | 221:685$803 |
| 1868—1869 | 73:572$200 | 225:019$178 |
| 1869—1870 | 112:018$200 | 282:069$413 |
| 1870—1871 | 127:829$200 | 335:529$091 |
| 1871—1872 | 140:711$056 | 787:424$288 |
| 1872—1873 | 167:968$170 | 1.228:014$464 |
| 1873—1874 | 174:961$740 | 1.193:488$193 |
| 1874—1875 | 252:745$354 | 1.697:972$462 |
| 1875—1876 | 292:842$972 | 1.633:331$350 |
| 1876—1877 | 369:875$806 | 1.391:956$570 |
| 1877—1878 | 558:181$774 | 1.424:833$630 |
| 1878—1879 | 877:109$396 | 1.500:197$702 |
| 1879—1880 | 768:748$247 | 1.355.877$697 |
| 1880—1881 | 950:766$865 | 1.408:179$723 |
| 1881—1882 | 1.241:769$816 | 1.632:549$280 |

(*) Serviço official.

| | | |
|---|---|---|
| 1882—1883 | 1.220:182$131 | 1.880:244$627 |
| 1883—1884 | 1.039:931$608 | 1.779:377$806 |
| 1884—1885 | 1.345:202$633 | 2.109:570$545 |
| 1885—1886 | 1.219:793$706 | 2.601:055$082 |
| 1886—1887 | 1.789:393$443 | 2.868:064$283 |
| 1888 | 1.304:206$775 | 2.033:146$151 |

*Periodo de* 1889 — 1922

O estabelecimento das linhas telegraphicas, obedecendo ao imperio das necessidades locaes, teve notavel impulso. Houve na rêde o augmento de 400% approximadamente, com desenvolvimento proporcional, como se infere do quadro seguinte:

| Annos | Extensão | Desenvolvimento |
|---|---|---|
| | Metros | Metros |
| 1889 | 10.525.073 | 18.925.305 |
| 1890 | 11.895.962 | 20.299.194 |
| 1891 | 13.431.407 | 28.258.739 |
| 1892 | 14.331.134 | 31.229.438 |
| 1893 | 15.630.478 | 34.251.395 |
| 1894 | 16.568.666 | 35.494.583 |
| 1895 | 18.174.609 | 37.218.000 |
| 1896 | 20.093.631 | 39.799.132 |
| 1897 | 20.096.631 | 40.128.045 |
| 1898 | 20.201.435 | 40.232.489 |
| 1899 | 20.313.120 | 40.352.404 |
| 1900 | 21.056.245 | 41.677.980 |
| 1901 | 21.155.046 | 42.254.495 |
| 1902 | 22.585.559 | 44.640.672 |
| 1903 | 24.395.489 | 47.359.618 |
| 1904 | 24.948.959 | 49.384.601 |
| 1905 | 26.129.117 | 49.776.029 |
| 1906 | 27.635.918 | 51.373.815 |
| 1907 | 28.281.844 | 53.059.087 |
| 1908 | 29.591.414 | 54.817.448 |
| 1909 | 30.436.854 | 56.086.009 |
| 1910 | 31.332.391 | 57.140.242 |
| 1911 | 33.448.580 | 60.848.028 |
| 1912 | 33.997.888 | 61.681.683 |
| 1913 | 34.377.419 | 63.968.925 |
| 1914 | 36.472.840 | 68.082.225 |
| 1915 | 37.097.548 | 67.354.047 |
| 1916 | 38.331.579 | 70.439.421 |

| | | |
|---|---|---|
| 1917 | 39.666.821 | 72.011.661 |
| 1918 | 41.810.627 | 75.923.079 |
| 1919 | 43.212.060 | 78.048.782 |
| 1920 | 44.446.000 | 79.930.000 |
| 1921 | 45.220.000 | 80.805.000 |

E o movimento financeiro nesse periodo foi o constante desse quadro:

| Annos | Receita | Despeza |
|---|---|---|
| 1889 | 1.958:648$591 | 2.277:940$657 |
| 1890 | 2.042:755$102 | 2.883:950$336 |
| 1891 | 2.765:898$588 | 3.675:734$035 |
| 1892 | 3.127:078$887 | 5.185:175$253 |
| 1893 | 3.256:873$194 | 6.086:912$005 |
| 1894 | 3.694:501$549 | 7.778:791$142 |
| 1895 | 3.915:537$554 | 8.913:138$026 |
| 1896 | 4.613:446$952 | 9.328:371$778 |
| 1897 | 4.857:760$413 | 8.213:677$905 |
| 1898 | 6.666:917$422 | 7.100:588$409 |
| 1899 | 6.970:954$724 | 7.505:951$628 |
| 1900 | 6.719:658$186 | 7.462:354$901 |
| 1901 | 5.804:312$302 | 7.512:758$881 |
| 1902 | 6.142:112$127 | 7.632:310$004 |
| 1903 | 6.723:795$458 | 7.836:259$239 |
| 1904 | 7.347:002$021 | 7.959:307$060 |
| 1905 | 7.166:688$708 | 8.577:551$238 |
| 1906 | 8.097:171$899 | 10.142:196$324 |
| 1907 | 7.757:683$956 | 11.134:435$125 |
| 1908 | 7.847:584$105 | 12.118:357$766 |
| 1909 | 8.309:981$172 | 172:108:893$859 |
| 1910 | 9.748:017$257 | 13.074:197$139 |
| 1911 | 10.919:533$311 | 13.959:204$383 |
| 1912 | 11.363:056$511 | 19.847:471$975 |
| 1913 | 12.257:687$055 | 21.203:200$768 |
| 1914 | 11.403:075$435 | 20.685:144$822 |
| 1915 | 14.378:547$301 | 17.885:796$457 |
| 1916 | 15.701:669$216 | 18.593:706$487 |
| 1917 | 17.298:351$189 | 19.267:208$513 |
| 1918 | 17.658:634$902 | 18.968:865$000 |
| 1919 | 19.299:668$914 | 20.411:040$000 |
| 1920 | 22.951:151$249 | 24.757:485$672 |
| 1921 | 29.425:189$942 | 30.861:420$050 |

# PATRIMONIO NACIONAL A CARGO DA REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS

| Districtos | Immoveis | Rede telegraphica e telephonica | Installações, moveis e material | Total |
|---|---|---|---|---|
| 1° | 303:745$000 | 420:000$000 | 2.060:000$000 | 2.783:745$000 |
| 2° | 17:100$000 | 662:535$000 | 98:200$000 | 777:835$000 |
| 3° | 13:700$000 | 2.165:134$500 | 177:100$000 | 2.355:934$500 |
| 4° | 31:500$000 | 1.942:590$000 | 105:300$000 | 2.079:390$000 |
| 5° | 10:000$000 | 5.109:918$000 | 145:300$000 | 5.265:218$000 |
| 6° | — | 1.698:912$000 | 103:200$000 | 1.802:112$000 |
| 7° | 29:200$000 | 1.287:120$000 | 108:100$000 | 1.424:420$000 |
| 8° | 50:700$000 | 1.323:285$000 | 174:800$000 | 1.548:785$000 |
| 9° | 3:460$000 | 741:924$000 | 137:400$000 | 882:784$000 |
| 10° | — | 938:511$000 | 107:700$000 | 1.046:211$000 |
| 11° | 48:750$000 | 3.971:220$000 | 357:700$000 | 4.377:670$000 |
| 12° | 8:100$000 | 961:092$000 | 101:300$000 | 1.070:492$000 |
| 13° | 849:000$000 | 5.045:111$700 | 244:588$000 | 6.138:699$700 |
| 14° | 190:000$000 | 1.719:048$000 | 838:000$000 | 2.747:048$000 |
| 15° | 310:200$000 | 3.939:162$000 | 418:100$000 | 4.667:462$000 |
| 16° | 58:200$000 | 2.387:736$000 | 177:500$000 | 2.623:436$000 |
| 17° | 69:400$000 | 1.565:962$500 | 135:000$000 | 1.770:362$500 |
| 18° | — | 2.478:576$000 | 251:800$000 | 2.730:376$000 |
| 19° | 3:300$000 | 1.348:629$000 | 136:800$000 | 1.488:729$000 |
| 20° | 210:500$000 | 1.763:914$500 | 185:100$000 | 2.159:514$500 |
| 21° | — | 1.510:242$000 | 121:900$000 | 1.632:142$000 |
| 22° | — | 1.178:379$000 | 170:100$000 | 1.348:479$000 |
| 23° | 10:700$000 | 955:695$000 | 100:200$000 | 1.066:595$000 |
| 24° | 20:600$000 | 936:874$500 | 78:700$000 | 1.036:174$500 |
| 25° | 167:000$000 | 930:378$000 | 79:800$000 | 1.177:178$000 |
| 26° | 255:500$000 | 1.009:038$000 | 83:200$000 | 1.347:738$000 |
| 27° | — | 6.007:304$000 | 1.000:000$000 | 7.007:304$000 |
| Administração | 7.000:000$000 | 900:000$000 | 1.891:108$000 | 9.791:108$000 |
| Somma | 9.660:655$000 | 54.898:291$700 | 9.587:996$000 | 74.146:942$700 |

## DIRECTORES DA REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS

BARÃO DE CAPANEMA

De 17 de Março de 1855 a 15 de Novembro de 1889.

JOSÉ AUGUSTO VINHAES

De 15 de Novembro de 1889 a 11 de Janeiro de 1890.

JOÃO NEPOMUCENO BAPTISTA

De 11 de Janeiro de 1890 a 18 de Dezembro de 1891.

INNOCENCIO MARQUES LEMOS MARQUES

De 18 de Dezembro de 1891 a 9 de Novembro de 1893.

FRANCISCO MARCELLINO DE SOUZA AGUIAR

De 22 de Fevereiro de 1894 a 4 de Junho de 1896.

JOÃO FELIPPE PEREIRA

De 4 de Junho de 1896 a 22 de Junho de 1898.

ALVARO JOAQUIM DE OLIVEIRA

De 1 de Setembro de 1898 a 12 de Fevereiro de 1900.

ALVARO DE MELLO COUTINHO DE VILHENA

De 12 de Fevereiro de 1900 a 8 de Novembro de 1902.

GABRIEL OSORIO DE ALMEIDA

De 18 de Novembro de 1902 a 15 de Maio de 1903.

CAETANO CESAR DE CAMPOS

De 22 de Setembro de 1903 a 29 de Abril de 1909.

ANTONIO OLYNTHO DOS SANTOS PIRES

De 5 de Maio de 1909 a 1 de Agosto de 1909.

LUIZ VAN ERVEN

De 2 de Agosto de 1909 a 22 de Agosto de 1910.

JOAQUIM JULIO PROENÇA

De 29 de Agosto de 1910 a 14 de Novembro de 1910.

LUIZ VAN ERVEN

De 1 de Dezembro de 1910 a 31 de Maio de 1911.

ESTANISLAU VIEIRA PAMPLONA

De 2 de Junho de 1911 a 19 de Novembro de 1914.

EUCLIDES BARROSO

De 20 de Novembro de 1914 a 11 de Dezembro de 1918.

ANTONIO NOGUEIRA PENIDO

De 12 de Dezembro de 1918 a 17 de Setembro de 1922.

FRANCISCO BHERING

Exerce o cargo desde 18 de Setembro de 1922.

# O INTRODUCTOR DO TELEGRAPHO ELECTRICO NO BRASIL

Conselheiro Eusebio de Queiroz Mattoso Camara

Inauguração do busto do Barão de Capanema, o fundador do telegrapho electrico no Brasil

Inauguração da estação de telegraphia sem fio "Babylonia"

# EVOLUÇÃO DA TELEGRAPHIA ELECTRICA BRASILEIRA

Apparelho Hughes, que serviu no serviço entre Rio e Petropolis

Apparelho "Morse" construido na Officina da R. G. T.

# EVOLUÇÃO DA TELEGRAPHIA ELECTRICA BRASILEIRA

Installação dupla do apparelho multiplo impressor Baudot

Installação radiotelegraphica, systema "Leé de Forest", para estudos

# EVOLUÇÃO DA TELEGRAPHIA ELECTRICA BRASILEIRA

Sala de experiencias

N.º 1 — Apparelho Henley, de manivella "Henley"
N.º 2 — Apparelho de manivella "Siemens & Brothers"

## RADIOTELEGRAPHIA

Estação de O'Neda, quando em construcção (Torre de 50 metros)

## O TELEGRAPHO NO INTERIOR

Turma de renovação trabalhando no entroncamento das linhas em Larangeiras (Sergipe)

# LINHAS SUBTERRANEAS NO RIO DE JANEIRO

Poste de immersão
(Rua da Carioca)

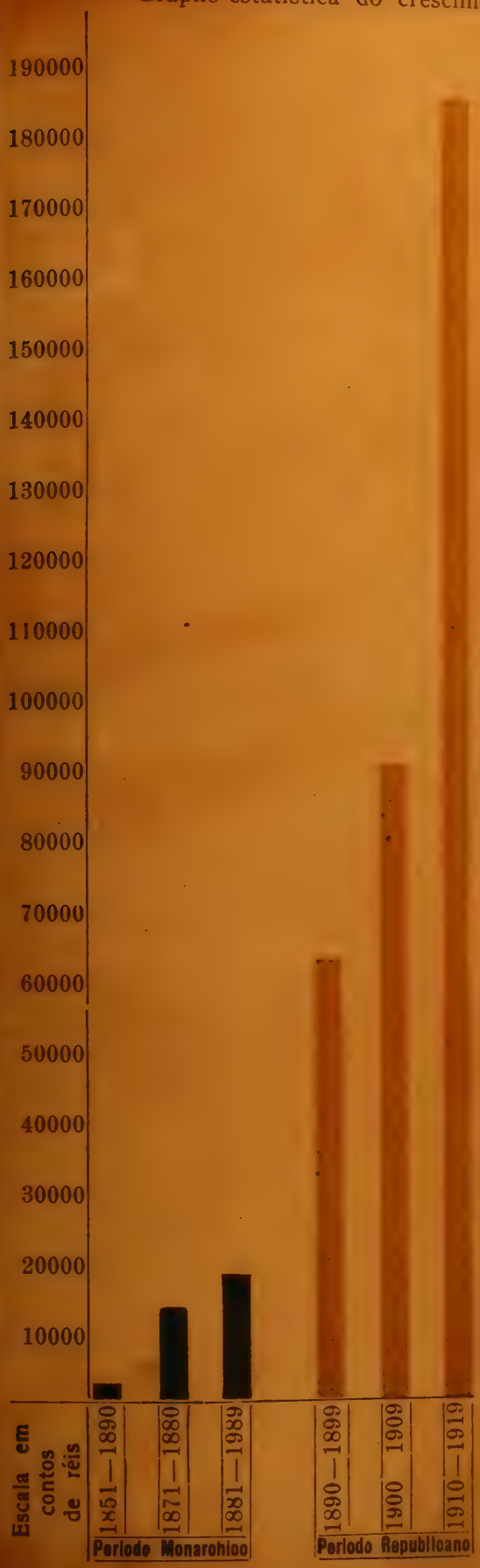
Poste de immersão
(Rua Visc. de Inhaúma)

Modelo de telephones (1907)

Meteorographo Theorell

TELEGRAPHOS

Grapho-estatistica do crescimento da despeza geral




*Escala:*

*1000 contos = 1mm*

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

# INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Póde dizer-se que é de recente data o interesse effectivo da administração publica pelo melhoramento dos portos. O Decreto n. 1.746 de 13 de Outubro de 1869 autorizava — é verdade — o Governo a contractar a construcção, nos differentes portos do Imperio, de dócas e armazens para carga e descarga, guarda e conservação das mercadorias, de importação e exportação. Vê-se pelas vantagens que elle estabelece em favor das emprezas e pela faculdade que lhes outorgava a lei posterior 3.314, de Outubro de 1886, concedendo taxas até 2 °|° em referencia ao valor da importação e de 1 °|° ao de exportação, quanto os poderes publicos reconheciam a necessidade de dotar o paiz de portos aperfeiçoados e capazes de servir e, ao mesmo tempo, incrementar as actividades uteis. Nem outra poderia ser a orientação do Governo, visto como naquelle periodo de tempo o commercio maritimo tomou grande impulsão, não obstante o golpe desfechado contra a marinha mercante pela Lei 1.177, de 9 de Setembro de 1862, a qual lhe cassára o "privilegio exclusivo" no transporte de generos e mercadorias de qualquer origem, de uns para outros portos do Imperio. As duas leis, porém, não produziram maiores resultados. O regimen que autorizavam era o de concessões, e de quantas foram outorgadas a companhias ou a particulares, apenas lograram exito a do porto de Santos e, muito posteriormente, a dos portos de Manáos, Belem e Bahia.

Com a Republica, os trabalhos de melhoramentos dos portos voltaram a preoccupar os novos legisladores. A Constituição estabeleceu a competencia privativa do Congresso para regular o commercio internacional, bem como dos Estados entre si e com o Districto Federal, alfandegar portos, crear ou supprimir entrepostos. Cumpria, pois, ao governo federal cuidar dos portos da Republica, de modo que se tornassem melhores apparelhos de riqueza. Foi o objectivo da Lei n. 957, de 30 de Dezembro de 1902, autorizando o Poder Executivo a realizar as obras necessarias ao melhoramento dos portos. As obras poderiam ser executadas, por administração ou por força de contracto, modificados ou não os respectivos planos, de orçamentos e podendo-se accrescentar a estes a execução de obras fóra do cáes, mas necessarias a facilitar o trafego de mercadorias para os mesmos cáes. A lei autorizava o Governo a entrar em

accordo com as emprezas concessionarias de melhoramentos do porto do Rio de Janeiro, cujos contractos estivessem em pleno vigor, podendo fazer todas as despezas indispensaveis para a effectividade dos accordos que fossem celebrados. O thesouro poderia emittir titulos em papel ou em ouro, correspondendo, por seus juros e amortização, ás responsabilidades que para cada porto pudessem ser providas pelas taxas que ahi fossem cobradas e estabelecidas nas leis de concessões em vigor.

O Decreto n. 4.859 de 8 de Junho de 1903 veiu estabelecer nessas bases o regimen especial para a execução das obras dos portos do Brasil e creou em cada porto uma caixa constituida pelos seguintes recursos: — renda das propriedades adquiridas e desapropriadas e o producto da alienação das dispensaveis; producto da taxa de 2 °|° ouro sobre a importação pelo porto; renda dos cáes, armazens e outros serviços, renda eventual ou creada por lei.

Esse regimen, por força do qual as obras de cada porto seriam exclusivamente executadas pelos respectivos recursos, foi ainda modificado pelo do Decreto 6.368 de 14 de Fevereiro de 1907. Este reuniu em uma Caixa Especial as receitas destinadas aos portos em geral, reservando a parte arrecadada nos portos submettidos ao antigo regimen de concessão para fazer face ás responsabilidades decorrentes.

O Decreto n. 10.267 de 1913 regulamentou a referida Caixa, suspensa em 1916, por motivo occasional, mas restabelecida pela Lei n. 4.242, de 5 de Janeiro do anno passado.

"Ficarão fóra de tal regimen, diz o Sr. Lucas Bicalho, Inspector Federal de Portos, na Introducção e Estatistica do Relatorio de 1920, apresentado ao Dr. José Pires do Rio, Ministro da Viação, os portos de Manáos e Santos, que são explorados por concessão e que, por não terem garantia de juros, não cobram impostos de 2 °|° ouro, e os portos do Rio Grande, Recife, Maranhão, Corumbá e Paranaguá, que estão dados em concessão aos Estados, aos quaes o Governo obrigou-se a entregar as rendas respectivas de taxas e de imposto ouro arrecadado. Ficará, assim, por agora, constituida a Caixa com os portos do Rio de Janeiro, Bahia e Pará, que estão em exploração; os de Ceará, Natal, Parahyba, Victoria e Santa Catharina, que estão em construcção, e os de Maceió e Amarração, que estão projectados".

A Inspectoria Federal de Portos manifesta inteira confiança no criterio que restabeleceu a Caixa Especial de Portos. Desde que na sua composição entrem todos os portos, assim os de renda maior como os de renda deficiente, os direitos de exploração e de imposto de 2 °|° ouro de todos elles offerecerão saldo liquido para os respectivos melhoramentos, sem outro onus para a União.

O funccionamento da Inspectoria exigia uma remodelação, autorizada em lei orçamentaria do anno passado. O n. XXI do art. 83 dessa Lei faculta ao Governo a reforma da Inspectoria e a Regulamentação Geral dos Portos Organizados.

"Essas duas providencias — diz ainda o Dr. Lucas Bicalho no referido relatorio — não representam augmento de despeza e, entretanto, podem produzir relevantes beneficios á administração publica, em materia de portos, coordenando melhor os elementos de acção e dispondo sobre meios de efficiencia das suas funcções.

A primeira corrigirá defeitos naturaes de um regulamento elaborado para uma partição principiante, que ainda não chegou a ter a unidade de acção que lhe com-ete; desenvolverá a funcção technica de seus engenheiros, pelas medidas que facul-rá á sua expansão, recompensará os seus funccionarios quando exilados em localida-es sem conforto, distribuirá com mais uniformidade a acção de suas secções, organi-rá com a apparelhagem elementos de trabalho productivo e, finalmente, estabelecerá ma assistencia mais effectiva na fiscalização dos interesses publicos, representados elas grandes sommas já applicadas nos portos e nos seus serviços, como dão idéa os algarismos e os quadros estatisticos.

A segunda providencia da regulamentação de portos, instituirá a ordem ou metho-o nas attribuições que o Governo, pelos seus differentes orgãos administrativos, exerce as novas estações maritimas, organizadas com installações aperfeiçoadas mas ainda ujeitas a disposições obsoletas e regulamentos provenientes dos tempos em que os grandes portos nacionaes de hoje se limitavam a uma simples ponta ou dóca em que a Alfandega recebia alguns saveiros, conduzindo mercadorias estrangeiras, sujeitas a conferencia nos armazens aduaneiros e, como tal, exercia funcções que, para uma re-partição puramente arrecadadora de impostos, são actualmente incompativeis com as grandes obras de apparelhagem de um cáes moderno.

Nesses, a funcção fiscal dos impostos aduaneiros, que, aliás, affecta apenas a me-nor parte do movimento geral, deve distinguir-se em absoluto da funcção mecanica das grandes operações de transbordo e movimentação de mercadorias, cada uma a ser exercida por elementos adestrados no genero das repectivas attribuições, cuja natureza nenhuma paridade têm entre si.

São essas duas medidas de caracter administrativo que V. Ex., Sr. Ministro, terá iniciado e realizado com proveito geral, augmentando o patrimonio de vossa proficua acção ministerial; ambas estão em via de organização effectiva, a primeira na pro-pria Inspectoria e a segunda com uma commissão composta de representantes das re-partições interessadas, uma e outra pendentes da necessaria approvação."

No patrimonio dos portos do Brasil está incluida a Baixada Fluminense.

Ainda este anno, a Inspectoria publicará duas obras completas — "Portos do Brasil em 1922" e "Rios Navegaveis do Brasil" — facilitando assim a orientação do Governo em materia de viação maritima e fluvial.

*

* *

Sobre os portos principaes seguem resumidas noticias colhidas na publicação "Portos do Brasil" do Sr. Mario Brant, redactor do extincto "Boletim do Ministerio da Viação" e em outras fontes officiaes.

# PORTO DE MANÁOS

Como se sabe, a situação geographica da cidade de Manáos torna o seu porto um centro commercial de grande importancia. Os unicos inconvenientes que apresentavam eram as cheias e baixas regulares do Rio Negro, communs aos principaes affluentes do Amazonas. O Governo, porém, resolveu o melhoramento definitivo deste porto, assignando um contracto em 23 de Agosto de 1900, com os Srs. R. Rymkievick & Comp.

Para explorar essa concessão foi organisada em Londres a sociedade anonyma "Manáos Harbour, Limited", autorisada a funccionar no Brasil pelo decreto n. 4.533, de 8 de Setembro de 1902, tendo os concessionarios obtido isenção de direitos aduaneiros sobre todo o material destinado as obras do porto:

Os melhoramentos deste, a cargo da companhia cessionaria, foram, em resumo no seguinte: um grande fluctuante; plataforma sobre escadaria; muralha de cáes; aterro entre o cáes e o littoral; armazens para o recebimento, armazenagens e entrega das mercadorias, desembarcadas ou a embarcar; um grande dique fluctuante; edificio para a Alfandega e Guarda-moria.

Oito mezes depois de iniciadas as obras, em Maio de 1903, já se achava a companhia habilitada para a exploração commercial do porto.

Durante o anno de 1919, porém, a Companhia "Manáos Harbour" não fez nenhuma obra nova.

Pelo decreto n. 13.526, de 26 de Março, foi prorogado por cinco annos o prazo fixado no decreto n. 10.883, de 6 de Maio de 1914, para conclusão das obras constantes do projecto approvado por este decreto, devendo o prazo terminar em 7 de Fevereiro de 1923.

Em 1921, devido a difficuldades de momento, reflexo da crise local, essas obras continuaram paralysadas. No mesmo anno, tendo em vista a má situação economica da região amazonica, o Governo, por decreto n. 14.940, de 10 de Agosto, concedeu á *Manáos Harbour* nova prorogação de praso para á conclusão das obras a que se refere a segunda parte do art. 2 do referido decreto n. 10.883, de 6 de Maio de 1914, obras que serão executadas, quando, a juizo do Governo, o augmento do trafego do porto as reclamar novamente.

São estes os bens pertencentes á Fiscalisação do Porto de Manáos:

*Immoveis*

| | |
|---|---|
| Um edificio em mau estado, com 500 metros quadrados de superficie, approximadamente, onde funccionou a antiga alfandega . | 50:000$000 |

*Moveis e utensilios*

| | |
|---|---|
| Diversos . . . . . | 10:000$000 |
| Total . . . . . | 60:000$000 |

PONTENCIAL DO PATRIMONIO

| | |
|---|---|
| O capital reconhecido é de . . . . . | 18.408:316$333 |

# PORTO DO PARÁ

O melhoramento do porto do Pará, o entreposto principal do commercio de borracha e escala de quasi todos os navios, nacionaes e estrangeiros, que sobem o Amazonas, vem preoccupando o Governo desde 1897. Incumbido de estudal-o, o engenheiro Sergio de Saboya apresentou, naquelle mesmo anno, o resultado de suas observações: rectificação e prolongamento do cáes existente até o comprimento de 4.300 metros e, para o acostamento dos navios de grande calado, a construcção de 16 molhes de ferro sobre columnas do mesmo metal e com soalho de madeira, em forma de T, providos de galpões para deposito das mercadorias; dragagem e mais trabalhos accessorios.

O Governo chamou concurrencia para as obras, em 1901, sendo acceita a proposta de João Augusto Cavalléro e Frederico Bender. Estes não se appresentaram a assignar o respectivo contracto e foi declarada sem effeito a concessão pelo decreto n. 4.557 de 22 de Setembro de 1902. Mais tarde, em Abril de 1906, o engenheiro Percival Farquhar obteve a concessão constante do decreto n. 5.978 de 18 de Abril de 1906, concessão transferida a uma companhia ingleza em Fevereiro de 1907. A concessão Farquhar, em resumo, consta do seguinte: as obras a construir comprehendem a zona entre a confluencia do Oriboca com o Rio Guamá e a ponta do Mosqueiro e se dividem em duas secções: a primeira a partir do Castello para juzante do rio e a segunda do mesmo ponto para montante. As secções se dividem em trechos que se irão construindo, segundo as necessidades do porto, a juizo do Governo.

O capital da Companhia (Port of Pará) é limitado á 30.942:546$000 para o primeiro trecho e 26.555:953$000 para o segundo em ouro, calculados os preços á base de 14 d. por 1$000. Para as despezas em papel moeda, uma parte do capital até 35% é variavel, de accordo com o cambio. Os cessionarios terão uso e gozo das obras do porto até 1973, ou até 1996, se a construcção se prolongar além do segundo trecho. Findo esse prazo, reverterão á União, com todos os predios, bemfeitorias, material, etc.

As taxas a que tem direito a Companhia são: $850 de atracação por dia e metro linear do cáes occupado por navios a vapor ou outros motores modernos; $650 para navios á vela ou outros; $003 por kilogramma de mercadoria embarcada ou desembarcada e taxas de armazenagem. As tarifas estão sujeitas á revisão de cinco em cinco annos, devendo ser reduzidas quando os lucros liquidos excederem de 12% ao anno, do capital empregado. As

obras foram iniciadas em Novembro de 1907, com o serviço de dragagem e as installações preliminares.

A inauguração do primeiro trecho de cáes, com uma extensão de 120 metros, se fez solemnemente em 12 de Outubro de 1909, sendo a Companhia autorisada a cobrar as taxas do contracto. Em 1911 estavam concluidos diversos armazens e um trecho de cáes superior a 600 metros. A Companhia está de posse de dois diques fluctuantes, para o serviço de reparação e limpeza dos navios empregados no trafego do Amazonas, com capacidade para vapores de 1.700 toneladas. Durante o anno de 1919, a Companhia não executou nenhuma obra nova, limitando-se á conservação das existentes e á exploração do cáes.

O pessoal da Fiscalização procedeu a estudos hydrographicos na ilha de Marajó e fez o levantamento topographico dos rios Arary e Arapicuy, além de outros trabalhos.

**São estes os bens da Fiscalisação do Porto de Belém:**

*Material fluctuante*

| | | |
|---|---|---|
| **Lancha a vapor *Atta*** . . . . . | 40:000$000 | |
| **Lancha a gazolina *Jacoma*** . . . . . | 2:000$000 | 42:000$000 |
| Moveis . . . . . | | 17:733$000 |
| Utensilios . . . . . | | 1:711$000 |
| **Total** . . . . . | | 61:444$000 |

## PONTENCIAL DO PATRIMONIO

O capital reconhecido é de . . . . . 117:056:527$387

# PORTO DO MARANHÃO

O porto do Maranhão está situado no ponto de convergencia de uma importante rede fluvial e foi estudado por especialistas como Hawkshaw e Milnor Roberts, além de outros technicos, inclusive o engenheiro André Rebouças.

O seu melhoramento offerece serias difficuldades.

A primeira concessão, tendo por objecto o seu melhoramento e exploração commercial foi dada aos engenheiros Rebouças e Belfort Roxo, em 1870. Caducou. Em 1890, o Governo concedeu ao engenheiro Aarão Reis, autorisação para construir as obras de melhoramentos do porto de Maranhão.

Essa autorização foi transferida á Empreza Industrial de Melhoramentos no Brasil e passada á Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão, em 1891. Esta foi encarregada dos trabalhos de conservação do porto e conclusão do cais da Sagração, sendo subvencionada com 100:000$000 e, mais tarde, com 150:000$000. Não obstante, as condições do porto eram precarias e o Governo, em 1907, houve por bem mandar estudar os melhoramentos no ancoradouro de Itaqui. Esses estudos foram iniciados em 1908 desde a Ponta da Madeira até áquelle ancoradouro e proseguidos, pelo littoral, até Camboinhas.

Em 1918, foi assignado contracto entre o Governo Federal e o Governo do Estado do Maranhão para a construcção das obras de melhoramento do porto de S.º Luiz, contracto esse alterado, em algumas clausulas, pelo decreto n. 13.612 de 12 de Maio de 1919. Em 22 de Novembro do mesmo anno foi feita a entrega, ao Estado, das obras, materiaes, apparelhamentos e propriedades.

O plano geral das obras de melhoramento desse porto foi approvado pelo decreto n. 13.133, de 7 de Agosto de 1918, e modificado em 1921, pelo decreto n. 14.882, de 21 de Junho.

Pelas modificações feitas ás obras foram orçadas em 23.242:009$560.

Em 3 de Dezembro de 1921 foi assignado termo de contracto, pelo qual, de accordo com o decreto n. 15.104, de 9 do mez anterior, se fez a consolidação dos contractos celebrados com o Estado do Maranhão para a construcção, uso e goso das obras de melhoramento do porto. Estas obras, empreitadas pelo mesmo Estado á firma C. H. Walker & C., Ltd., de Londres, estavam, para ser começadas, na dependencia da realização de uma operação financeira. Em virtude da clausula VIII da consolidação, o praso para inicio dos trabalhos foi prorogado por mais 3 annos.

São estes os bens pertencentes á Fiscalisação do Porto do Maranhão.

## FISCALISAÇÃO DO PORTO

*Material fluctuante*

| | | |
|---|---|---|
| Baleeira *Lutador* . . . . . | 400$000 | |

*Moveis e utensilios*

| | | |
|---|---|---|
| Diversos . . . . . | 15:740$060 | |
| Total . . . . . | 16:140$060 | |

## DIRECTORIA DAS OBRAS DO PORTO

*Material fluctuante*

| | | |
|---|---|---|
| Draga *Maranhão* . . . . . | 220:334$000 | |
| Lancha a vapor *José Bonifacio* . . | 30:000$000 | |
| Barca d'agua . . . . . | 12:000$000 | |
| Bote *Maranhão* . . . . . | 600$000 | |
| " *Timbó* . . . . . | 50$000 | |
| " *Atum* . . . . . | 80$000 | 263:064$000 |

*Moveis e utensilios*

| | | |
|---|---|---|
| Diversos . . . . . | | 7:367$000 |

*Machinismos e apparelhos*

| | | |
|---|---|---|
| Diversos . . . . . | | 11:934$600 |

*Immoveis*

| | | |
|---|---|---|
| 1 predio á rua Nina Rodrigues, n. 55 | 10:000$000 | |
| 1 galpão de cimento armado coberto . . | 5:000$000 | |
| 1 galpão rustico, aberto, coberto de zinco | 500$000 | 15:500$000 |
| Total . . . . . | | 297:866$200 |

## RESUMO

| | |
|---|---|
| Fiscalisação do Porto . . . . . | 16:140$060 |
| Directoria das Obras do Porto . . . . | 297:866$200 |
| Total geral . . . . . | 314:006$260 |

# PORTO DA FORTALEZA

Dos varios projectos formulados por engenheiros nacionaes e estrangeiros, para o melhoramento do porto de Fortaleza, o que logrou melhor exito foi o do Sir John Hawkshaw, commissionado pelo governo para estudo daquelle porto em 1875. O projecto Hawkshaw, consistia na construcção de um quebra-mar ligado á terra por um viaducto sobre estacas, com vãos de 15 metros. Ao longo do littoral a construcção de um cáes e molhe parallelo a este. O porto devia ser ligado á estrada de ferro de Baturité.

O plano foi acceito e levado á concurrencia publica coube a Tobias Lauriano Figueira de Mello e Ricardo Lange. Foi assignado o contracto e, para explorar a concessão, organisaram elles em 1884, em Londres, uma companhia denominada "Ceará Harbour Corporation, Limited". Esta, em 1886, submetteu ao Governo, para a respectiva approvação, o orçamento dos trabalhos na importancia de 2.500:000$000 e uma revisão dos detalhes do projecto. Foram inauguradas as obras no mesmos anno.

Devido á alteração dos vãos do viaducto de 15 metros para 9m,15 e á construcção de pontes para a alfandega, normaes á direcção da marcha das correntes, ficou embaraçada no porto a livre circulação das areias que começaram a se accumular rapidamente em torno das construcções, entulhando o ancoradouro. O Governo incumbiu em 1889 o engenheiro Alfredo Lisbôa de dar parecer sobre os meios de remediar esse inconveniente. Em virtude dos planos indicados por elle o contracto foi innovado em 1892, elevado o capital da companhia concessionaria de 2.500:000$000 á 4.874:000$000, com garantias de juros por 25 annos, sendo prorogado o prazo para a conclusão das obras. Continuou, porém, a accumulação das areias, tornando peiores as condições do porto. O Governo foi autorisado a encampar as obras do porto, o que fez em 1900 pelo decreto n. 3.602, de 20 de Fevereiro. Mas, só em 1906 foi nomeada uma commissão para proceder a novos estudos (autorisação da lei n. 1.617 do mesmo anno) estudos realisados em 1908 e por força dos quaes a commissão formulou dous projectos.

O primeiro comprehendia um quebra-mar curvo de 1.054 metros de extensão, offerecendo na parte interna um cáes de 440 metros accostavel por navios de 9m,50; construcção de viaducto aberto, ligando o littoral á estrada de ferro de Baturité e prolongamento desta; dragagens, construcção de abrigos, etc. Essas obras foram avaliadas em 17.000:000$000.

Consistia o segundo projecto no seguinte: prolongamento do quebra-mar Hawkshaw, parallelamente á actual linha de baixa-mar, numa extensão de 852 metros, e desse

ponto em direcção á terra, com cerca de 300 metros, formando assim para o porto uma grande bacia, com entrada de 200, metros de largura em frente á Corôa Grande, no prolongamento do quebra-mar Hawkshaw, um cáes de 400 metros, accostavel por navios de 8 metros de calado, outro cáes, no littoral, de 280 metros, para navegação de 3 metros e uma rampa de cimento armado para embarcações miudas. Para defender a entrada do porto e o canal de accesso, a construcção, sobre o recife da Corôa Grande, de um quebra-mar curvo de 900 metros. Dragagem, abrigos, accessorios, etc.

Avaliação, por alto destas obras, 13.000:000$000. Este segundo projecto foi revisto, acceito pelo Governo e approvado pelo decreto n. 8.204, de 8 de Setembro de 1910.

As obras são avaliadas em 16.018:775$960, cabendo ao contractante o seu uso e goso pelo espaço de 66 annos.

De accordo com o projecto approvado, foi chamada concurrencia para a construcção das obras, por edital de 10 de Setembro de 1910. O prazo para o recebimento das propostas foi encerrado a 25 de Outubro.

A concurrencia foi annullada.

Alludindo successivamente á execução das obras de melhoramento do porto de Fortaleza, e insistindo a Inspectoria por ellas, em Maio de 1920 foi-lhe determinado que indicasse as medidas mais convenientes para a realisação dessas obras.

"Chegou-se á um novo plano de porto — diz o Sr. Dr. Lucas Bicalho, Inspector Federal, na introducção do relatorio do anno passado — constante de um quebra-mar implantado em plena enseada, dando na sua face interior atracação aos navios, com 8 metros de calado e tendo uma faixa de 55 metros de largura, na qual serão construidos 2 pequenos armazens para carga immediata, bem como linhas ferreas e via publica. Esse molhe communica-se com o continente por uma ponte de 800 metros de comprimento, projectada de modo a embaraçar o menos possivel a corrente littorcana e sobre a qual correm as linhas ferreas para transporte de mercadorias a embarcar ou desembarcar, e a via publica de accesso ao porto, com 10 metros de largura devidamente preparada. Corresponde tal typo ao novo porto de Zeebruge, cujas condições naturaes muito se assemelham, havendo no Ceará a circumstancia favoravel de ficar situado o molhe a barlavento de uma grande coroa rochosa submersa, que divide naturalmente as correntes maritimas, para as quaes de tal modo menos poderá influir a construcção da obra assim como maior probabilidade de successo."

Essas obras foram encetadas e tiveram andamento no anno passado e estão a cargo de "Norton Griffiths & Ltd., como administradores contractados, segundo o projecto approvado pelo decreto n. 14.555 de 17 de Dezembro de 1920.

A execução do projecto se acha ainda no periodo das installações.

A 24 de Setembro de 1921, foi batida a primeira estaca para construcção do viaducto constante dos planos approvados e iniciou-se em Outubro o enrocamento inferior do molhe projectado, em que foram applicadas cerca de 300 toneladas de pedra.

Até 31 de Dezembro haviam sido preparadas 27 estacas de cimento armado, de comprimentos que variam entre quatro e sete metros.

E' este o valor do material da União, empregado, até 31 de Dezembro de 1921, nas obras do porto:

| | | |
|---|---|---|
| *Material fluctuante* | | |
| 2 dragas em mau estado . . . . . | 5:000$000 | |
| 1 baleeira . . . . . | 1:500$000 | 6:500$000 |
| *Immoveis* | | |
| 1 ponte metallica com 250 metros de comprimento, linha de trolly e um guindaste de 3 toneladas . . . . . | 300:000$000 | |
| 1 armazem para deposito de material . | 2:000$000 | |
| 3 casas em mão estado . . . . . | 33:000$000 | |
| 3 casas de taipa, em Mucuripe . . . | 2:200$000 | 337:200$000 |
| *Moveis e utensilios* | | |
| Diversos . . . . . | | 30:000$000 |
| *Materiaes* | | |
| Materiaes no armazem de Fortaleza . . | 20:700$000 | |
| Materiaes em Aracaty . . . . . | 3:600$000 | 24:300$000 |
| Total geral . . . . . | | 398:000$000 |

# PORTO DO NATAL

O primeiro projecto sobre o melhoramento deste porto é da lavra de Sir John Hawkshaw que o visitou em 1877.

Em 1890 o Governo enviou um profissional para estudal-o e este aconselhou o arrasamento do recife da Baixinha em cerca de dous terços de sua extensão, fixação das dunas cujas areias, sob a acção dos ventos reinantes tendem constantemente a entulhar o rio e dragagem do canal.

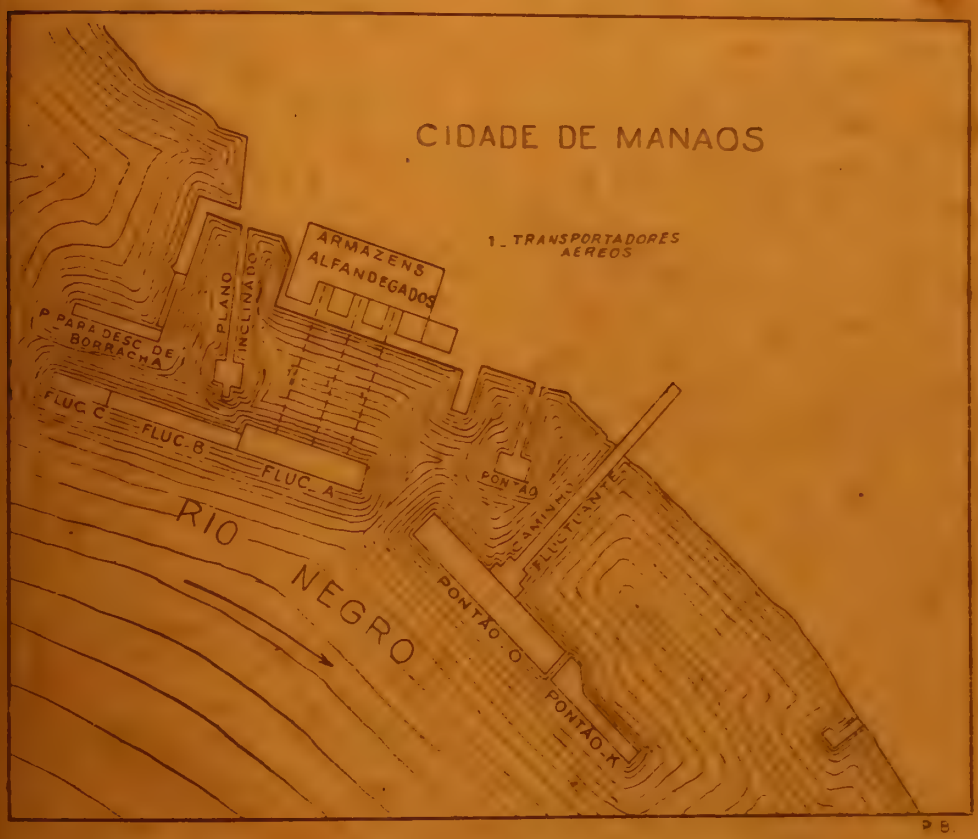
Com alternativas de maior ou menor actividade, veem sendo executando essas obras, sob a Fiscalisação do Porto do Natal.

Ultimamente ficaram ellas a cargo da firma C. H. Walker & C. como administradores contractados de accordo com o projecto approvado pelo decreto n. 15.277 de 14 de Janeiro de 1922, em substituição ao de que trata o decreto n. 13.282 de 13 de Novembro de 1919. Os trabalhos realisados foram os preparatorios para o arrasamento da "Baixinha", as installações para construcção da carreira destinada ao Trapiche da Corôa, a restauração da ponte de atracação e o assentamento de linhas ferreas.

São estes bens pertencentes á Fiscalisação do Porto do Natal.

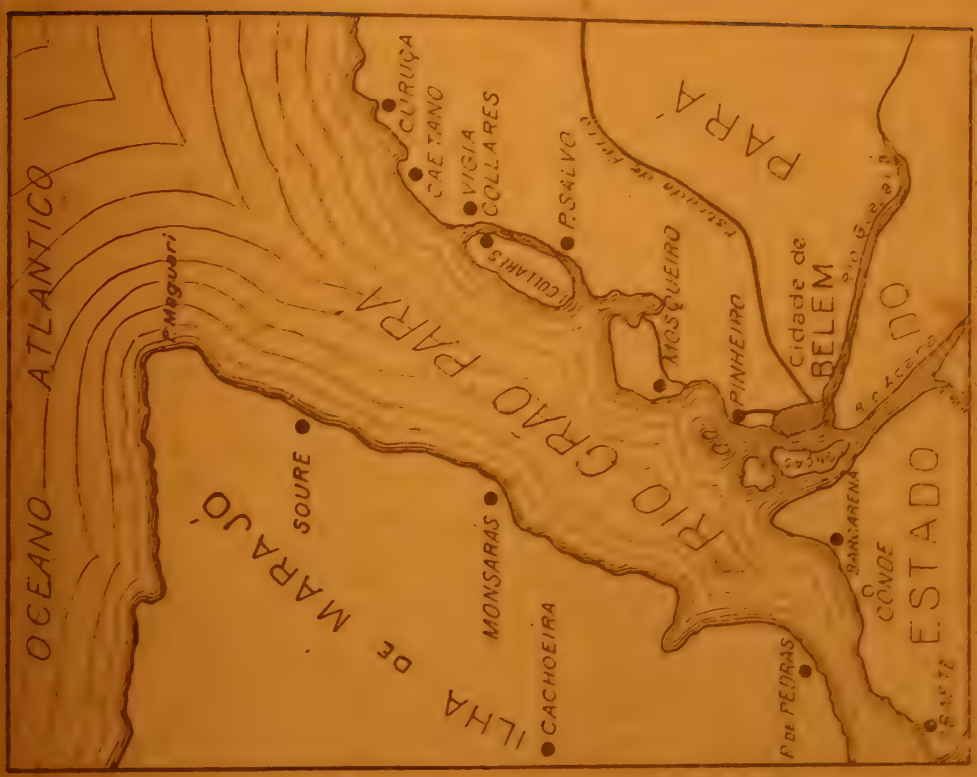
| | |
|---|---|
| Material fluctuante . . . . . | 26:100$000 |
| Immoveis . . . . . | 90:000$000 |
| Materiaes . . . . . | 80:926$236 |
| Moveis e utensilios . . . . . | 18:515$000 |
| Total geral . . . . . | 215:541$236 |

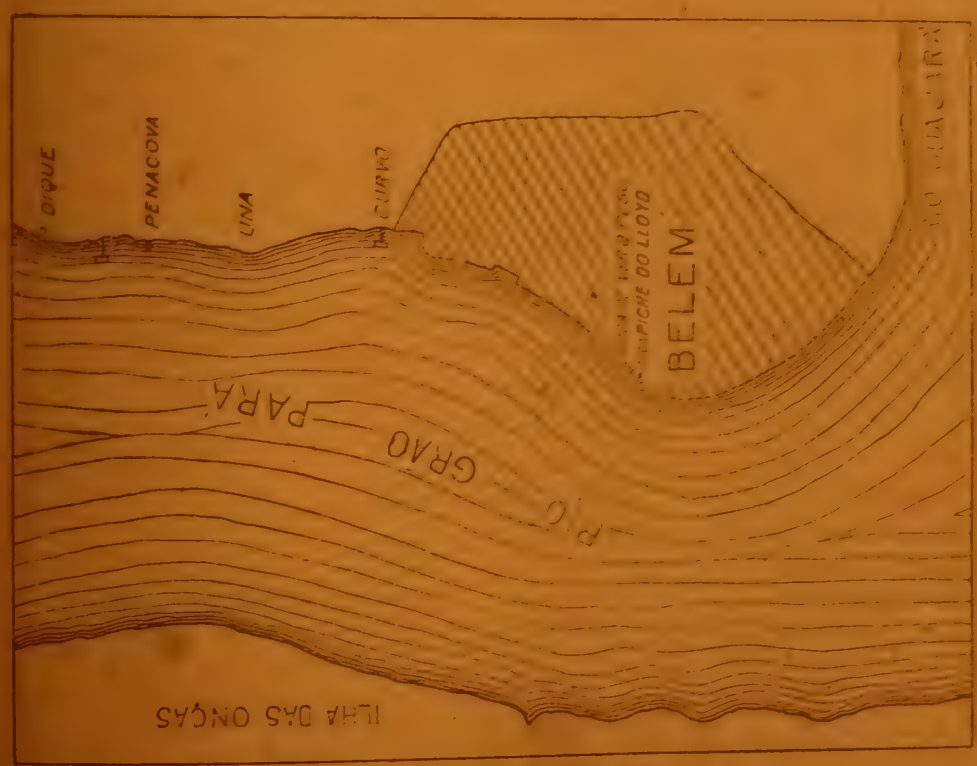
ESTADO DO AMAZONAS




PORTO DE MANÁOS

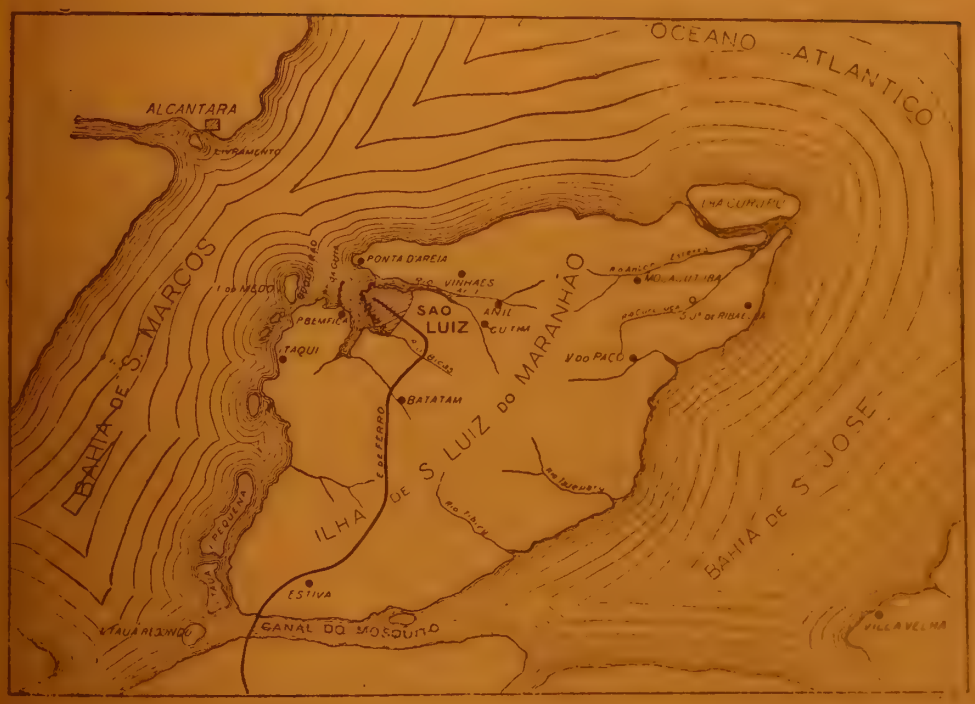
## ESTADO DO PARÁ




PORTO DE BELÉM

# ESTADO DO MARANHÃO




PORTO DE S. LUIZ

ESTADO DO CEARÁ

PORTO DE FORTALEZA

# ESTADO DA PARAHYBA

Porto de Cabedello — Porto da Parahyba — Portos do Estado

# PORTOS DA PARAHYBA DO NORTE

## CABEDELLO E PARAHYBA

O porto de Cabedello, situado na foz do rio Parahyba, a cuja margem direita, 12 milhas acima, assenta a Capital do Estado, já ha muito tempo não correspondia ás necessidades commerciaes do Estado. Fazia-se cada vez mais urgente a construcção do porto da capital. Desde 1891 foram iniciados os respectivos estudos, que proseguiram até 1893, verificando-se, então, que a dragagem necessaria, isto é, da barra até a Capital ou sejam cerca de 20 kilometros, seria dispendiosissima.

Ficou, pois, resolvido que tão sómente seriam feitos os melhoramentos no porto de Cabedello, ligado á capital por um ramal de 19 kilometros da Estrada de Ferro Conde d'Eu.

Por decreto n. 7.022 de 1908 foram approvadas as plantas para construcção de um cáes e obras completamentares ao melhoramento daquelle porto. Essas obras proseguiram a cargo de uma commissão especial organisada por portaria de 7 de Março de 1910.

Não obstante, a construcção, na cidade da Parahyba, do seu porto fluvial e a dragagem de um canal de accesso aos navios de grande cabotagem que frequentavam Cabedello, continuava a ser a mais justa aspiração dos habitantes do Estado, convencidos de que sómente uma praça commercial forte, servida por uma bôa communicação maritima e ferroviaria, poderia constituir um centro autonomo de commercio e de industria.

"Essa justa aspiração, diz em seu relatorio de 1919, o Sr. Ministro J. Pires do Rio, acha-se em caminho de realisar-se, pois foram contractadas as obras com empreiteiros de toda a idoneidade, e já começaram os serviços constantes de um projecto cujo orçamento completo não se elevará a mais de 12.000:000$0000, com as pequenas modificações do plano approvado pelo decreto de 15 de Outubro de 1920".

A respeito deste porto diz o ultimo relatorio da Inspectoria, isto é, de 1921: — "Os trabalhos de construcção no porto da Parahyba tiveram inicio em principio de 1921, cujos primeiros mezes foram empregados em installações de serviço e encommendas de apparelhagens e materiaes; a dragagem atacada desde logo com a installação que existia da Commissão desse porto, desenvolveu-se consideravelmente com a chegada de novos apparelhos, de modo que a média mensal de 30 mil metros cubicos obtida até Setembro, elevou-se a 117 mil metros mensaes, nos ultimos tres mezes do anno, sendo de esperar que esse rendimento cresça, podendo o canal e o ancoradouro estar concluidos antes da terminação do actual Governo".

Eis o valor das apparelhagens e materiaes empregados nas obras:

## MATERIAL FLUCTUANTE

*Dragas*

| | | |
|---|---|---|
| *Ceará* | 400:000$000 | |
| *Barbosa Gonçalves* | 250:000$000 | |
| *Imbarié* | 600:000$000 | |
| *Magé* | 600:000$000 | |
| *Rebouças* | 1.000:000$000 | |
| Picão | 250:000$000 | |
| *Parahyba* e accessorios | 4.272:700$000 | 7.372:700$000 |

*Lanchas a vapor*

| | | |
|---|---|---|
| *Tavares de Lyra* | 40:000$000 | |
| *Alpha* | 13.900$000 | |
| *F. Bicalho* | 40:000$000 | 93:900$000 |

*Lanchas a gazolina*

| | | |
|---|---|---|
| *Edgard Gordilho* | 6:500$000 | |
| *Europa* | 33:000$000 | |
| *Torre* | 6:500$000 | |
| *Miranda Freitas* | 30:000$000 | |
| *Souza Bandeira* | 20:000$000 | 96:000$000 |

*Rebocadores*

| | | |
|---|---|---|
| *Cabedello* | 325:000$000 | |
| *Pires do Rio* | 100:000$000 | |
| *Recife* | 60:000$000 | |
| *Fortaleza* | 200:000$000 | 685:000$000 |

*Arreeiros*

| | | |
|---|---|---|
| *Alpha* | 931:000$000 | |
| *Beta* | 968:000$000 | |
| *Borja Castro* | 931:000$000 | 2.830:000$000 |

*Alvarengas*

| | | |
|---|---|---|
| *Mercurio* . . . . . | 17:150$000 | |
| *Amapá, Gurupá e Rigoleto* . . . . . | 90:000$000 | |
| Nºº. 101, 102 e 103 . . . . . | 450:000$000 | |
| *Capunga n.* 1, *Capunga n.* 2 *e Belinha* . | 63:000$000 | 620:150$000 |

*Batelões*

| | | |
|---|---|---|
| *Batelões singelos nºº* 9 *e* 107 . . . . | | 300:000$000 |

*Barcas d'agua*

| | | |
|---|---|---|
| *Alfredo Lisbôa* . . . . . | 8:000$000 | |
| N. 8 . . . . . | 15:000$000 | 23:000$000 |

*Saveiros*

| | | |
|---|---|---|
| *Saveiro Marcondes* n. 1 . . . . . | 1:500$000 | |
| " " n. 2 . . . . . | 1:500$000 | 3:000$000 |

*Botes*

| | | |
|---|---|---|
| *Nauá* . . . . . | 370$000 | |
| *S. Jorge* . . . . . | 1:000$000 | |
| *S. Luiz* . . . . . | 1:000$000 | |
| *Berlende* . . . . . | 800$000 | |
| *Colombo* . . . . . | 600$000 | |
| *Lindanor* . . . . . | 570$000 | |
| *Pery* . . . . . | 1:500$000 | |
| *Sem nome* (2) . . . . . | 10:300$000 | 16:140$000 |

*Canôas*

| | | |
|---|---|---|
| *Sem nome* . . . . . | | 4:000$000 |

*Bateiras*

| | | |
|---|---|---|
| *N.* 1 *e* 3 . . . . . | | 500$000 |
| Total a transportar . . . . . | | 12:044:390$000 |

| | | |
|---|---|---|
| Transporte . . . . . | | 12.044:390$000 |

IMMOVEIS

| | | |
|---|---|---|
| Armazem n. 1 de cimento armado . . | 50:000$000 | |
| Predio e suas dependencias para residencia do Engenheiro-Chefe e escriptorio | 80:000$000 | |
| Galpão das officinas e abrigo das embarcações . . . . . | 30:000$000 | |
| Galpão da 2ª secção . . . . . | 5:000$000 | |
| Galpão da betoneira . . . . . | 2:000$000 | |
| Galpão junto á Fortaleza . . . . . | 2:000$000 | 169:000$000 |

MATERIAES E MACHINISMOS

| | | |
|---|---|---|
| Diversos . . . . . | | 867:077$590 |
| Total geral . . . . . | | 13.080:467$590 |

# PORTO DO RECIFE

O porto de Recife, o porto sul-americano mais proximo da Europa e da Africa, foi sempre objecto de séria preoccupação do Governo. Mas, devido ás difficuldades do seu accesso, o melhoramento deste porto exigia obras dispendiosas. Muitos projectos foram organisados, inclusive o do engenheiro Alfredo Lisbôa, em 1887, orçando as obras em 10.500:000$000, do qual resultou a concessão á José da Silva Loyo Junior e Antonio João de Amorim, concessão transferida á Companhia de Obras Hydraulicas no Brasil e declarada caduca em 1895. Em 1907, foi constituida uma commissão para organisar um projecto definitivo de melhoramento do porto, cabendo á direcção da mesma ao engenheiro Alfredo Lisbôa. O resultado dessa commissão foi a acceitação da proposta de Edmond Bartissol e Dr. Demetrio Nunes Ribeiro, com os quaes foi firmado contracto em 4 de Agosto de 1908, depois de approvadas as respectivas clausulas pelo decreto n. 7.003, de 2 de Julho anterior.

As obras seriam as seguintes:

Um quebra-mar de 1.147 metros de extensão, construido sobre a linha dos recifes submersos, avançando sobre o mar até a profundidade de 9 metros em aguas minimas e enraizado na extremidade norte dos recifes emergentes;

Um molhe de pedra jogada, de 798 metros, partindo perpendicularmente do isthmo de Olinda;

Cáes para atracação, carga e descarga de navios, dividido em secções de 10, 9, 8 e 2 1|2 metros de profundidade;

Obras de alteamento e regularisação na antiga muralha;

Dragagem para aprofundamento do porto e aterro entre os novos cáes e o littoral;

Arrazamento do baixio rochoso á entrada do porto e desobstrucção das pontas de pedra onde fôr necessario, especialmente na área dragada;

Os contractantes se obrigaram a iniciar os trabalhos até 31 de Julho de 1909 e a terminarem as obras em cinco annos. As obras seriam pagas (clausula LV) pelos preços da tabella acceita, em titulos da divida publica brasileira, amortisaveis em 50 annos, do valor nominal de 500 francos cada um e juros semestraes de 12 francos e 50 centavos, recebidos ao par pelos contractantes, observado o disposto na clausula L X, que é esta: "Para execução e fiscalisação das obras, desapropriações e demais serviços, depositarão os contractantes, mediante a entrega de 80.000 titulos, dos de que trata a clausula L X, a importancia de 38.000.000 francos, á plena e inteira disposição do Governo, na Delegacia do Thesouro Federal em Londres, ou em estabelecimento bancario, á juizo delle.

Como se vê, os contractantes se encarregaram da operação financeira para a obtenção de fundos necessarios. A emissão devia ser limitada a 80.000.000 de francos, correspondentes, á taxa de 15 dinheiros por 1$000, a 57.760:000$000, e devia ter além da garantia da União, a especial da taxa de 2% ouro, e de todas as rendas liquidas do porto e das docas, depois de construidos.

Com o producto da emissão dos 38.100.000 francos e até essa importancia, o Governo pagaria as obras executadas, em ouro ou papel, á sua escolha, com abatimento de 4 3/4% sobre os preços da tabella, tomando-se para calculo, no caso do pagamento em ouro, a taxa de 15 d. por 1$000. Essa primeira emissão foi autorisada pelo decreto n. 7.207, de 3 de Dezembro de 1908. Para explorar o contracto organizaram os concessionarios a companhia franceza "Societe de Construction du Port de Pernambuco". Esta foi autorisada a funccionar no Brasil pelo decreto n. 7.291 de 21 de Janeiro de 1909. Em Dezembro do mesmo anno foi organisada a commissão fiscal e administrativa das obras do porto de Recife e expedidas as respectivas instrucções.

Em Outubro de 1909, o Governo approvou as plantas para a construcção da estrada de ferro que a companhia estava installando de Comportas ao porto e declarou de utilidade publica, para os fins da desapropriação, os terrenos necessarios.

Pelos decretos n. 12.908, de 6 de Março de 1918, foram approvadas as clausulas da revisão do contracto celebrado entre o governo e a "Societe de Construction du Por de Pernambuco", para a construcção do porto de Recife. O prazo para a conclusão das obras previstas nesta revisão fora marcado de 30 de Abril de 1919, sendo a importancia das obras fixada em 18.212.166 francos. Esse prazo foi prorogado por tres annos, em caracter provisorio e durante o anno de 1919, as obras realizadas pela "Societé" importaram apenas em francos 2.796.676,56.

Em principios de Agosto a "Societé" suspendeu os trabalhos. A 11 de Dezembro de 1920 foi assignado pelos Ministros do Estado da Viação e Obras Publicas e da Fazenda, e pelo Governo do Estado de Pernambuco o termo de contracto pelo qual se transferiu a este Estado a dita exploração do Porto, pelo prazo de 14 annos a contar de 27 do mesmo mez de Dezembro. Em 29 de Outubro de 1920, foi assignado termo de accordo com a "Societé", em virtude do qual foi encerrado e dado por terminado o contracto que tinha com o Governo. Nesse mesmo anno a commissão de fiscalisação executou directamente varios serviços entre os quaes a dragagem do estuario dos rios Capeberibe e Beberibe no ponto de sua confluencia; calçamento e construcção de predios, desapropriações, pintura da ponte gyratoria, levantamento da planta hydrographica de todo o porto e da entrada da barra.

O porto de Recife, depois do arrasamento do rochedo que existia entre as cabeças do quebra-mar e do molhe, e da dragagem do ancoradouro, pode receber navios até 27 pés de calado, embora com algumas manobras e algum auxilio da maré do interior do porto.

VALOR DOS BENS DA UNIÃO NO PORTO DE RECIFE

| | |
|---|---|
| Immoveis . . . . . | 89.867:887$500 |
| Materiaes . . . . . | 6.429:749$898 |
| Total . . . . . | 96.297:636$898 |

# PORTO DE ARACAJU'

A primeira tentativa de melhoramento do porto de Aracajú, na foz do rio Cotinguiba, consistiu nos favores concedidos ao general Eduardo J. de Moraes, para aquelle fim. Já, antes, este porto havia sido estudado pelos engenheiros Cernadak e Milnor Roberts, os quaes apresentaram planos no sentido de lhe ser facilitada a entrada e adaptações a embarcações de pequeno calado.

Aquella concessão, ratificada pelo Governo Federal em Agosto de 1890, foi transferida á companhia de Obras Hydraulicas no Brasil e caducou em 1893, por não ter esta apresentado os estudos definitivos. Entretanto, veem sendo feitos os levantamento hydrographico do rio Cotinguiba e bem assim a colheita de dados hydrographicos e metereologicos para a redacção definitiva do projecto de melhoramento do porto.

Em 1921 foi levantada a planta hydrographica da barra, cuja profundidade, no logar de cóta mais baixa, em baixa-mar de syzigia e de m. 3,60.

São estes os valores dos bens a cargo da Commissão do Porto de Aracajú:

| | |
|---|---|
| *Officinas* | |
| Materiaes e machinas . . . . . | 37:893$000 |
| *Moveis e utensilios* | |
| Diversos . . . . . | 7:902$000 |
| Total . . . . . | 45:795$000 |

# PORTO DA BAHIA

O melhoramento deste porto foi contractado com a Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brasil.

Em Setembro de 1905, a Companhia apresentou os planos das obras, planos esses modificados posteriormente e approvados pelo decreto 6.350 de 31 de Janeiro, ficando o capital da Companhia fixado em 23.009:262$100, ouro.

As obras foram inauguradas em 12 de Novembro e comprehendiam:

Tres quebra-mares, dous exteriores e um interior; duas muralhas de caes, uma de 6m,50 e outra de 9m,50; cáes de saneamento, constante de um revestimento protector do littoral, com enrocamento e alvenaria de pedras seccas; excavação do porto e abertura de canaes de accesso em frente á Doca do Arsenal de Marinha e pelos dous lados do quebra-mar interior; aterro entre os cáes e o littoral, conquistando terreno para ruas e edificações; armazens, apparelhamento, uma pequena doca para o mercado, linhas ferreas, installação de um pharol, varios pharoletes e boias illuminativas, uma rampa para carga e descarga de madeiras e remoção do casco do vapor "La France".

Em 1908, foi organisada a "Société de Construction du Port de Bahia", autorisada a funccionar no Brasil pelo Decreto n. 7.068, de 13 de Agosto.

Pela lei n. 3674, de 7 de Janeiro de 1919, foi o Governo auctorizado a rever o contracto, para o fim de diminuir os encargos do Thezouro.

As clausulas do contracto revisto foram approvadas pelo decreto n. 14.417, de 16 de Outubro de 1920.

Surgindo duvidas quanto aos juros que deviam ser pagos á companhia concessionaria, ao Sr. Inspector Federal de Portos, Rios e Canaes, foi declarado, em 17 de Agosto de 1921, que a responsabilidade da Fazenda Nacional attinente a esses juros estava limitada pela importancia da taxa de 2%, cobrada sobre o valor da importação daquelle porto.

Com relação ás obras constantes da clausula 5, letra *b*, do Decreto n. 14.417 referido, obras, que devem ser construidas á medida que o movimento commercial do porto o fôr exigindo, já estão concluidos: 337 metros do cáes de 10 metros; 700 metros do quebra-mar interior; 1.200 metros do cáes de saneamento, um armazem interno; mais de 4/5 dos terraplenos necessarios; o armazem de inflammaveis, situado no terrapleno do cáes de saneamento.

Da dragagem falta apenas completar a do canal de 10 metros.

Concluiu-se e poz-se em trafego a via ferrea provisoria do cáes, da qual trata o decreto n. 14.914, de 5 de Agosto de 1921.

Ficaram, outrosim, concluidas as obras de melhoramento e aformoseamento no trecho do cáes e correspondente faixa de terreno, comprehendidos entre o edificio d'alfandega e a doca do "Mercado Modelo", conforme a clausula 12 do já citado decreto de 1920. O projecto respectivo, com o seu orçamento de 89:675$161, ouro, foi approvado por decreto n. 14.883, de 21 de Junho de 1921.

O porto hoje dispõe:

*Cáes de 8 metros*: extensão em trafego 880 metros, resta construir 490 metros;

*Cáes de 10 metros*: extensão concluida 337 metros e por construir 239 metros, adiados, até que o cáes exija a sua construcção, assim como 177 metros de cáes de 9 metro;

*Cáes de saneamento*: concluidos 1.200 metros, sendo que os trabalhos executados se limitaram ao accrescimo do enrocamento para a sua melhor estabilidade;

*Armazens internos*: acham-se em serviço sete, que serão accrescidos de mais um, cujo apparelhamento está em conclusão.

*Armazens externos*: existem dois armazens, ambos arrendados por 36 contos a particulares;

Uma parte da rêde de esgotos já se acha concluida e prosegue a sua construcção para o lado Norte.

Por decreto n. 14.787, de 30 de Abril de 1921, foi approvada a planta dos terrenos aterrados pela Companhia, desnecessarios aos fins da sua concessão.

São os seguintes os bens da Fiscalisação do Porto da Bahia:

*Material fluctuante*

| | | |
|---|---|---|
| Lancha a gazolina *Atlantina* . . . . . | 18:000$000 | |
| " " " *Ondina* . . . . . | 5:000$000 | |
| 1 Saveiro . . . . . | 350$000 | 23:350$000 |

*Moveis e utensilios*

| | |
|---|---|
| Diversos . . . . . | 29:626$500 |
| Total . . . . . | 62:976$500 |

## POTENCIAL DO PATRIMONIO

O capital reconhecido pelo Governo era, em 31 de Dezembro de 1920, de 43.066:968$265.

# PORTO DA VICTORIA

O melhoramento deste porto foi estudado em 1811, pelo especialista Milnor Roberts, e em 1892 foi dada concessão á Companhia Brasileira Torrens para as respectivas obras.

Essa companhia, em 1906, transferiu a concessão á "Companhia Porto da Victoria", que fez novos estudos approvados pelo decreto 7.994 de 12 de Maio de 1907. As modificações approvadas foram estas: a 1ª secção do cáes teria 355 metros de extensão por 4m,50 de altura dagua, a montante da ponte projectada entre a cidade de Victoria e o continente e 275 metros com 8m,50 de profundidade a jusante da mesma ponte. A ponte de ligação teria de comprimento 399 metros, inclusive o vão movel de 12 metros e altura livre de 2m,96 em baixa-mar.

A dragagem tanto no banco da barra como no interior seria tambem modificada segundo as condições locaes. O capital referente ás obras de 1ª secção ficou limitado ao maximo de 6.570:000$000, ou £ 410.625-0-11; o da 2ª secção 5.608:165$832 ou £ 350.510-7-2.

As obras foram iniciadas em 29 de Junho de 1910, com o assentamento da pedra fundamental na praça Santos Dumont, em Agosto de 1914, porem, foram interrompidas.

Em seu relatorio de 1920 diz a Inspectoria de Portos, Rios e Canaes:

"As obras de melhoramento, de que é concessionaria a Companhia Porto da Victoria, continuaram interrompidas. O capital reconhecido como já applicado nas obras importa em 5.290:104$968 e sobre elle o Governo tem pago os juros de 6% ao anno até o de 1919".

Em 1921, em requerimento da companhia interessada o Governo permittiu, por despacho de 5 de Agosto, que as obras continuassem interrompidas, ficando suspensos, porem, durante o praso da interrupção, o pagamento dos juros sobre qualquer parcellas do capital empregado, pela companhia e reconhecido pelo Governo.

São estes os bens da Fiscalisação do Porto de Victoria:

| | | |
|---|---|---|
| *Material fluctuante* | | |
| 1 Lancha a vapor *Suá* . . . . . | 10:000$000 | |
| Lancha a gazolina *Itá* . . . . . | 2:500$000 | |
| 1 Bote . . . . . | 400$000 | |
| 1 Baleeira . . . . . | 200$000 | 13:100$000 |
| *Moveis e utensilios* | | |
| Diversos . . . . . | | 12:208$000 |
| Total . . . . . | | 25:308$000 |

# PORTO DO RIO DE JANEIRO

Data de 1852 a preoccupação do governo com os melhoramentos deste porto.

Uma commissão de engenheiros, tendo á frente o barão de Caçapava, F. Halfeld e outros elaborou um projecto que não teve proseguimento. Veio, em seguida, o projecto Neat, approvado, mas insufficiente, pelo que, em 1858, foi encarregado o engenheiro Henry Law de apresentar novo plano.

Em 1863 o Governo concedeu a Antonio Dias de Souza Castro e José Pereira Tavares uma autorisação, que não vingou, para varios melhoramentos.

Em 1870 (decreto n. 4.492 de 23 de Março) o engenheiro André Rebouças e a firma Stephen Busk & Comp., obtiveram uma concessão para construirem nas enseadas da Saude e da Gambôa docas de importação e exportação, bem como um estabelceimento para reparação de navios pelo systema Edwin Clark; obtiveram, ainda, no anno seguinte autorisação para organisarem uma companhia especial para a construcção do dique do referido systema e a essa companhia incorporou-se a "Companhia das Docas de D. Pedro II" para explorar a outra porte do contracto.

Em 1890, á "Empreza Industrial de Melhoramentos no Brasil" foi concedida a construcção de um cáes de atracação, entre o Arsenal de Marinha, ponta da Chichorra e ponta do Cajú.

Para essa Companhia foi transferida a concessão das Docas de D. Pedro II. Por esse tempo o Visconde de Figueiredo obteve tambem uma concessão para melhoramento do porto do Rio de Janeiro, a qual foi transferida á "Companhia Obras Hydraulicas no Brasil" e declarada caduca em 1897. O Congresso revalidou-a no anno seguinte e foi ella transferida a "The Rio de Janeiro Harbour and Dock Company, Limited", a qual, em 1891, resolveu fundir-se com a "Empreza Industrial de Melhoramentos no Brasil", sob a denominação de "Companhia Docas do Rio de Janeiro", o que foi permittido pelo decreto n. 4.228 de 6 de Novembro. Não tendo sido levada a effeito a fusão o Congresso, em 1903, autorisou o Governo a entrar em accordo com os concessionarios, cujos contractos estivessem em vigor, podendo, para isto, realisar as despezas indispensaveis. A mesma lei autorisou o Governo a realisar os melhoramentos dos portos da Republica.

Organisada uma commissão de notaveis engenheiros brasileiros, e fixado o projecto definitivo, foram encampadas aquellas concessões, para cujas despezas foi autorisado, por

decreto n. 4.865, de 16 de Junho de 1903, a emissão de 17.300:000$000 em apolices especiaes, garantidas pela Caixa Especial dos portos creada anteriormente.

Providos dos fundos necessarios para dar inicio á execução das obras, (diz o Sr. Mario Brant no seu livro "Por os do Brasil"), por um emprestimo de £ 8.500.000 contractado em Londres, o Governo pol-as em concurrencia, sendo contractadas em 24 de Setembro com a firma C. H Walker & Comp., Limited, e creou a "Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro". O projecto adoptado comprehendia a construcção de um cáes de atracação de 3.500 metros, do Arsenal de Marinha, ao prolongamento da rua S. Christovão, com profundidade dagua sufficiente para navios de qualquer calado e facil communicação com a parte commercial da cidade. O cáes seria continuo, salvo na parte correspondente á bocca do canal do Mangue, conservada aberta para dar escoamento ás aguas pluviaes, aguas da Companhia de Gaz e aos pequenos rios que nelle desembocam. No aterro entre o cáes e o litoral conserva-se-ia, destinada ao serviço do porto, uma faixa de cem metros de largura comprehendendo tres zonas parallelas: a 1ª de 25 metros, para carga, descarga e movimento pelo cáes; a 2ª de 35 metros, destinada aos armazens, depositos e outras construcções e a 3ª constituindo uma larga avenida de 40 metros para transito publico. Além do apparelhamento do cáes, linhas ferreas, etc., o projecto inclua as obras do canal do Mangue, abertura da Avenida Central e outros melhoramentos, sendo tudo orçado em 168.216:270$000.

As obras foram inauguradas em 29 de Março de 1904. Para os effeitos da entrega das construcções, foi o cáes dividido em cinco secções de 500, 500, 800, 700, e 1.000 metros.

O traçado primitivo foi ligeiramente modificado no decurso das obras.

Assumindo a pasta da Viação e Obras Publicas, em Junho de 1909, o Sr. Dr. Francisco Sá lançou as suas vistas para o aproveitamento da parte já concluida do cáes, no interesse da União e do commercio, e por edital de 27 de Setembro chamou concurrencia para o arrendamento dos serviços do porto. Tendo o commercio desta Capital apresentado reclamação sobre a tabella de taxas consignadas no edital e organisadas de accordo com as disposições legislativas foi nomeada, para estudar o assumpto, uma commissão composta de representantes do Governo e dos interessados, a qual apresentou um longo relatorio, cujas conclusões foram acceitas, sendo modificada de accordo com ellas a clausula respectiva do edital e prorogado o prazo até 30 de Abril de 1911. Recebidas as propostas, foi acceita, por mais vantajosa, a do Dr. Daniel Henninger e banqueiros Dewart & Comp. com os quaes foi assignado o contrato de arrendamento dos serviços portuarios de accordo com os clausulas approvadas pelo decreto n. 8062 de 9 de Junho de 1920. Os serviços do porto foram inaugurados solemnemente no dia 20 de Julho.

Na data do contracto de arrendamento a muralha do cáes estava concluida, na altura do capeamento, numa extensão de 2.692 metros. Na parte correspondente á bocca do Canal do Mangue, a muralha, em vez de subir até o capeamento, soffreu um córte. Além dessa porção de cáes, estavam concluidos mais 280 metros até o nivel da maré média. O paramento externo da muralha, até o nivel minimo das aguas, é de cantaria desbastada; dahi até o capeamento, de cantaria lavrada, formando almofadas. O paramento interno é de alvenaria e a para central de enrocamento. De 25 em 25 metros estão collocados na muralha fortes postes

de amarração, e de 150 em 150 metros se encontram escadinhas denominadas "de marinheiro" engastadas em encalhes praticados no paramento externo do cáes, para facilitar a atracação e desembarque de pequenas embarcações

Além dessas existiam duas grandes escadas de cantaria com um patamar central e dous lances lateraes para desembarque de passageiros. Os arrendatarios receberam promptos cinco armazens e 17 guindastes já collocados.

Pelo contracto as obras deveriam estar concluidas até 30 de Junho de 1911, mas, os empreiteiros obtiveram prorogação de um anno. Até aquella data a quantia despendida com o pagamento das obras executadas, montava a cerca re £ 3.440.000.

O contracto de arrendamento, terminou em 31 de Outubro de 1921. Neste dia foi assignado na Inspectoria Federal de Portos, de accôrdo com a autorização dada por aviso s|n, da mesma data, termo de ajuste, em que se declarou ficar prorogado, a titulo precario, sem interrupção, o dito contracto de arrendamento, a partir do dia immediato e até nova resolução do Governo.

Por edital de 9 de Agosto de 1921, foi, para o novo arrendamento do cáes, chamada concurrencia, que veiu a ser annullada por declaração constante do aviso n. 34, de 21 de Fevereiro de 1922, áquella Inspectoria.

*

* *

O projecto de 1903, calculado para as necessidades da occasião, não previra o grande augmento que começou a ter o commercio do porto. Verificada a insufficiencia do cáes contractado, cuidou-se com urgencia dos meios de prolongal-o. Depois de numerosos estudos o Dr. Francisco Bicalho, director technico da Commissão Fiscal, apresentou um projecto de prolongamento que foi approvado pelo Decreto n. 6786 de 19 de Dezembro de 1907. Esse plano consta de tres grandes molhes de 180 metros de largura, com cáes acostaveis dos dois lados, numa extensão de cerca de 15.800 metros e enraigados no littoral entre o canal do Mangue e a ponta do Cajú. Realisado esse projecto com os accessorios propostos, ficará o porto do Rio com 19.100 metros de cáes acostaveis em quasi toda essa extensão pelos navios de maior calado.

Modificado o plano de 1907 pelo Decreto n. 13.613 de 21 de Maio de 1919, foi o Governo autorizado, pelo Decreto n. 4030, de 10 de Janeiro de 1922, a executar parte das obras, despendendo até a importancia de 18.200:000$000.

Em virtude dessa autorização foi aberta concurrencia publica para a construcção de 600 metros de muralha de cáes para 10 metros de profundidade e dois enrocamentos com o volume de 78.587 metros cubicos.

Dentre as propostas apresentadas em 8 de Abril de 1921, foi escolhida a da "Sociéte de Construction du Port de Bahia", com a qual, depois da expedição do Decreto n. 14.906, de 12 de Julho de 1921, annullando as modificações de 1919, foi lavrado contracto em 19 de Dezembro de 1921.

Por Decreto n. 15.038, de 6 de Outubro de 1921, foi approvado o projecto para

construcção do cáes na ilha do Governador, destinado ao estabelecimento da zona franca do porto, bem como o orçamento, na importancia de 29.969:840$000 para execução immediata do primeiro trecho, com 900 metros de extensão.

*
* *

Relativamente á importancia do porto do Rio de Janeiro diz o Dr. Lucas Bicalho, no seu relatorio de 1920:

O porto do Rio de Janeiro reclama immediata providencia de ampliação, aliás, em vias de execução, com o novo cáes de carvão e minerio na Ponta do Cajú, ao qual se seguirá provavelmente, sem demora, o novo cáes projectado para a "Zona frânca" da ilha do Governador, emprehendimento de que muito se poderá esperar em beneficio do commercio com o exterior; com essas novas installações, o porto do Rio ficará com apparelhamento digno de sua grandeza, sendo que a necessidade inadiavel dessas ampliações é patente, em vista da média de rendimento a que já attingiu o cáes actual, na proporção de 524 toneladas de mercadorias por metro corrente de cáes e por anno, coefficiente esse muito approximado do de 600 toneladas que fôra admittido no plano de 1903, de accôrdo com as capacidades admittidas como razoaveis na maioria dos portos estrangeiros.

Tendo praticamente attingido em 1920 a 3.000.000 de toneladas de mercadorias em trafego, o porto do Rio de Janeiro não só se destaca notavelmente dos demais portos nacionaes, como fica já figurando entre os grandes portos existentes no mundo e dos quaes a maioria lhe é inferior quanto ás installações e capacidade, demonstrada esta pelo coefficiente de 524 toneladas por metro-anno, na razão de 1.726.732 toneladas de mercadorias em 3.300 metros de cáes.

Em comparação com o anno anterior, houve em 1921, uma diminuição da exportação de longo curso e cabotagem de 150.143.624 toneladas e da importação de longo curso e cabotagem de 43.687.153.

Em 1921 toda a exportação cifrou-se em 647.599t.992 e toda a importação em 885.152t.088.

A renda total produzida em 1921 foi de ouro 5.143.350$610 e papel 14.955:197$065, tendo cabido a Companhia, de suas quotas sobre as rendas, a quantia de 8.098:558$429.

A fins de 1921, á mesma Companhia foi entregue a quantia de 37.667:339$434 de quotas que lhe competiu, e ao Governo coube a quantia de 51.625:295$809. Sommam as duas parcellas 89.292:635$293.

*
* *

Durante o anno foi feita pelo Patrimonio Nacional a venda, em concurrencia publica, de terrenos situados na zona do cáes e esplanada do Senado, a qual produziu a somma de 257:819$558.

São estes os bens da União empregados no porto do Rio de Janeiro:

## MATERIAL FLUCTUANTE

*Dragas*

| | | |
|---|---|---|
| Affonso Penna | 713:600$000 | |
| Guarahy | 399:782$000 | |
| Nº 1 (Pristman) | 8:000$000 | |
| Nº 2 " | 6:000$000 | 1.127:382$000 |

*Batelões e chatas*

| | | |
|---|---|---|
| Hercilio Luz | 150:000$000 | |
| Guanabara | 278:000$000 | |
| Visconde de Mauá | 270:935$000 | |
| Nº 1 | 54:700$000 | |
| Nº 2 | 54:700$000 | |
| Nº 3 | 62:090$000 | |
| Nº 4 | 4:400$000 | |
| Nº 80 | 3:000$000 | |
| Nº 1 | 1:000$000 | |
| Nº 2 | 1:000$000 | |
| Nº 3 | 79:750$000 | |
| Nº 4 | 79:750$000 | |
| Nº 3 | 1:000$000 | |
| Nº 4 | 1:000$000 | 1.341:345$000 |

*Rebocadores*

| | | |
|---|---|---|
| Sarapuhy | 42:438$000 | |
| Iguassú | 42:438$000 | |
| Guaxindiba | 15:000$000 | 99:876$000 |

*Lanchas*

| | |
|---|---|
| Gamma | 70:000$000 |
| Honorio Bicalho | 80:000$000 |
| Iracema | 8:000$000 |
| Biguá | 15:000$000 |
| Iriry | 7:000$000 |
| Presidente | 2:000$000 |

| | | |
|---|---|---|
| Estrella . . . . . | 5:000$000 | |
| Delta . . . . . | 10:000$000 | |
| Guapy . . . . . | 4:500$000 | 201:500$000 |

*Botes e outras embarcações*

| | | |
|---|---|---|
| S. João da Barra . . . . . | 5:000$000 | |
| São José . . . . . | 800$000 | |
| Caique . . . . . | 200$000 | |
| Piroga . . . . . | 100$000 | |
| Bate-estacas . . . . . | 5.000$000 | |
| Furão da Praia . . . . . | 400$000 | |
| Fluctuante . . . . . | 21.500$000 | |
| Catraia nº 1 . . . . . | 4:500$000 | |
| " n. 2 . . . . . | 4:500$000 | |
| Lanchões (3) . . . . . | 3.000$000 | |
| Victor . . . . . | 47:000$000 | |
| Sydenham . . . . . | 229:050$000 | 321:050$000 |

*Guindastes*

| | | |
|---|---|---|
| 18 guindastes de cáes, electricos de 5 toneladas . . . . . | 669:700$000 | |
| 18 idem, idem, de 3 toneladas . . . . | 592:200$000 | |
| 54 idem, idem, de 1 1\|2 toneladas . . . | 1.491:000$000 | |
| 158 guindastes electricos internos, de 1 1\|2 toneladas . . . . . | 1.054:100$000 | |
| 2 guindastes a vapor de 10 toneladas . | 78:570$000 | |
| 1 idem, idem de 20 toneladas . . . | 53:325$000 | 3.938:895$000 |

*Locomotivas*

| | | |
|---|---|---|
| 2 locomotivas, bitola larga, Americanas, de 33 toneladas . . . . . | 44:000$000 | |
| 4 locomotivas, bitola larga, Allemães de 30 toneladas . . . . . | 83:187$000 | |
| 2 locomotivas, bitola estreita Americanas, de 20 toneladas . . . . | 33:637$400 | |
| 6 locomotivas, bitola estreita, Allemães, de 18 toneladas . . . . . | 1.230:000$000 | 1.390:824$400 |

*Diversos*

| | | |
|---|---|---|
| 1 cabrea fluctuante de 25 toneladas . | 47:124$000 | |
| 10 fluctuantes de madeira . . . . . | 187:000$000 | |
| 1 balança fixa para a pes. dos vagões | 9:500$000 | |
| 10 vagões de 24 toneladas bitola estreita | 180:000$000 | |
| 120 idem, 20 idem, idem . . . . . | 338.400$000 | |
| 100 idem 30 toneladas bitola larga . . | 394:800$000 | 1.156:824$000 |
| Total . . . . . | | 9.576:696$400 |

IMMOVEIS

| | |
|---|---|
| Um predio de 2 pavimentos, á rua da Gambôa, n. 122 (moderno) . . . . . | 80:000$000 |
| Um predio de 2 pavimentos, á rua da Gambôa, n. 120 (moderno) . . . . . | 80:000$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Gambôa, n. 142 (moderno) . . . . . | 33:000$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Gambôa, n. 144 (moderno) . . . . . | 53:400$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Gambôa, n. 146 (moderno) . . . . . | 53:400$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Gambôa, n. 148 (moderno) . . . . . | 57:000$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Gambôa, n. 150 (moderno) . . . . . | 37:500$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Gambôa, n. 152 (moderno) . . . . . | 65:700$000 |
| Uma propriedade, comprehendendo uma cocheira e uma casa de 1 pavimento, á rua da Gambôa, n. 158 (moderno) . . | 200:000$000 |
| Um predio de 2 pavimentos, á rua da Gambôa, n. 78 (antigo) . . . . . | 20:000$000 |
| Um predio de 2 pavimentos, á rua da Gambôa, n. 80 (antigo) . . . . . | 80:000$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Gambôa, n. 82 (antigo) . . . . . | 80:000$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Gambôa, n. 84 (antigo) . . . . . | 80:000$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Gambôa, n. 86 (antigo) . . . . . | 80:000$000 |

| | |
|---|---|
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Gambôa, n. 88 (antigo) . . . . . | 80:000$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Gambôa, n. 90 (antigo) . . . . . | 80:000$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Gambôa, n. 92 (antigo) . . . . . | 80:000$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Gambôa, n. 351 (moderno) . . . . . | 120:000$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Gambôa, n. 365 (moderno) . . . . . | 160:000$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua Santo Cristo dos Milagres, n. 64 (moderno) . . . | 120:000$000 |
| Docas Nacionaes, outr'ora *D. Pedro II*, ou armazem n. 5, de 3 pavimentos, á rua Coelho e Castro n. 5 (antigo) . . . . . | 1.800:000$000 |
| Um preido de 1 pavimento, antigo *Trapiche da Ordem*, á rua da Saúde, n. 60 e 64 (moderno) . . . . . | 240:000$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Saúde, n. 66 a 76 (moderno) . . . . . | 420:000$000 |
| Um predio de 2 pavimentos, antigo *Trapiche Ypiranga*, á rua da Saúde n. 172 e 174 (moderno) . . . . . | 1.360:000$000 |
| Um predio de 2 pavimentos na frente e 1 nos fundos, á rua da Saúde, n. 176 (moder.) | 160:000$000 |
| Um predio de 2 pavimentos na frente e 1 nos fundos, á rua da Saúde, n. 178 (mod.) | 170:000$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á rua da Saúde, n. 200 (moderno) . . . . . | 120:000$000 |
| Um predio de 1 pavimento, antigo *Trapiche Rio de Janeiro*, á rua Conselheiro Zacharias, n. 7 a 31 . . . . . | 540:000$000 |
| Um predio de 1 pavimento, á Ladeira do Seminario, n. 38 (antigo) . . . . . | 20:000$000 |
| Um predio, em máo estado, comprehendendo o terreno, onde existe o predio n. 42 á Ladeira do Seminario, n. 40 (antigo) . . | 40:000$000 |
| Um predio de 3 pavimentos, á rua do Senado n. 833 (moderno) . . . . . | 100:000$000 |
| Uma coxia de zinco, á rua Zigma, n. 72 . . | 1000:000$000 |
| Duas coxias de zinco, á rua Zigma, n. 76 e 80 | 200:000$000 |
| Duas coxias de zinco, á rua Zigma, n. 82 e 86 | 200:000$000 |

| | |
|---|---|
| Tres coxias de zinco, á rua Zigma, n. 90, 92, e 96 | 300:000$000 |
| Duas coxias de zinco, á rua Zigma, n. 100 e 102 | 200:000$000 |
| Treze coxias de zinco, á rua Zigma, n. 105, 110, 114, 116, 120, 124, 125, 130, 134, 136, 140, 144 e 146 . . . . . | 1.300:000$000 |
| Cinco coxias de zinco, á rua Zigma, n. 150, 154, 156, 160 e 164 . . . . . | 500:000$000 |
| Um armazem de cimento armado, com 4 coxias e 2 pavimentos, á rua Zigma, n. 194, 196, 200 e 204 . . . . . | 600:000$000 |
| Um armazem de cimento armado com 6 coxias e 2 pavimentos, á rua Zigma, n. 206, 210, 214, 216, 220 e 224 . . . . . | 900:000$000 |
| Um armazem de cimento armado, com 6 coxias, e 2 pavimentos, á rua Zigma, n. 234, 236, 240, 244, 246, e 250 . . . . . | 900:000$000 |
| Um armazem de cimento armado, com 4 coxias, e 2 pavimentos, á rua Zigma, n. 254, 256, 260 e 264 . . . . . | 600:000$000 |
| Oito coxias de madeira, á rua Dez, n. 26 a 40 | 200:000$000 |
| Um armazem de cimento armado, com 8 coxias, de 1 pavimento, á rua Gamma, n. 64 a 78 | 800:000$000 |
| Um armazem de cimento armado, com 8 coxias, á rua Gamma, n. 80 a 94 . . . . . | 800:000$000 |
| Um armazem de cimento armado, com 4 coxias, de 1 pavimento, á rua Gamma, n. 96 a 102 | 400:000$000 |
| Seis armazens de cimento armado, tendo cada um 2 pavimentos na frente e 2 coxias eguaes á Avenida Rodrigues Alves, n. 743 a 765 | 1.500:000$000 |
| Seis armazens de cimento armado, tendo 2 pavimentos na frente e 2 coxias eguaes cada um, á Avenida Rodrigues Alves, n. 767 a 789 . . . . . | 1.500:000$000 |
| Dois armazens de cimento armado, tendo 2 pavimentos na frente e 2 coxias eguaes cada um, á Avenida Rodrigues Alves, n. 837 a 843 . . . . . | 500:000$000 |
| Diversos barracões edificados em terreno, cuja aréa é de 15765 m², á rua C 1. Pedro Alves, sem numero . . . . . | 620:000$000 |
| Terrenos comprehendidos entre á Avenida do | |

| | |
|---|---|
| Cáes e o primitivo littoral, com uma área approximadamente de 450.000 m², na parte aterrada do Cáes . . . . . | 45.000:000$000 |
| Um terreno de 17500 m², na explanada do Senado . . . . . | 1.750:000$000 |
| Um terreno de 10942 m², no morro do Castello, no logar denominado *Cova da Onça* | 327:7210209 |
| Um terreno á beira do Canal do Mangue, limitado pelas ruas S. Christovão, Souza e Mello, Pedro Ivo, Avenida do Mangue e do Cáes, com 116700 m² . . . . . | 9.336:000$000 |
| Um terreno com 4800 m², á rua de S. Christovão (prolongamento), com fundos para o mar . . . . . | 480:000$000 |
| Propriedade com um uma aréa de 10340 m² na Ilha de Santa Barbara . . . . . | 800:000$000 |
| Uma faixa de 3.355,m25 de cáes, comprehendida entre o prolongamento da rua de S. Christovão e o Arsenal de Marinha, com 60 metros de largura, contendo 18 armazens . . . . . | 220:000:000$000 |
| Um predio de 3 pavimentos e 1 mansarda na frente, á Praça Mauá n. 10 . . . . . | 2.000:000$000 |
| Tres installações, com tunnel, destinadas aos serviços dos Moinhos Inglez e Fluminense e dos Armazens Frigorificos, na faixa do cáes . . . . . | 900:000$000 |
| Tres installações tubulares destinadas aos serviços da *Caloric Company*, da *Standart Oil* e *Anglo Mexican Petroleum Company*, na faixa do cáes . . . . . | 108:000$000 |
| Bens moveis entregues á *Compagnie du Port de Rio de Janeiro* . . . . . | 5.420:746$713 |
| Bens moveis existentes no edificio da Inspectoria, á Praça Mauá, n. 10 . . . . . | 120:000$000 |
| TOTAL . . . . . | 303.983:067$922 |

# BAIXADA FLUMINENSE

Foi sempre uma aspiração das populações fluminenses o approveitamento das terras baixas, proximas a esta capital, terras que ficam entre o littoral da bahia de Guanabara e o sopé das serras que a circumdam e lhe formam a vertente.

Correspondendo a essa aspiração, o Governo iniciou a execução desse serviço em 1911, mediante contracto de empreitada e de accordo com os decretos n. 8.313 e 8.323, de 1910. Conforme se verifica do relatorio do Ministro do Estado da Viação e Obras Publicas, Dr. José Pires do Rio (anno de 1919) estavam em andamento as obras quando, em meados do anno de 1916, esgotando-se a respectiva consignação orçamentaria e terminando o praso fixado para a vigencia do contracto de empreitada, resolveu o Governo da União dissolver a commissão que superintendia e fiscalisava as mesmas obras.

Foi expedido o decreto n. 12.112, de 28 de Junho desse anno, e como o assumpto envolvesse questões, cuja decisão estava fóra da alçada do Executivo, este tratou logo de submettel-o ao Congresso Nacional pelas mensagens de 28 de Junho e 10 de Outubro do mesmo anno.

Pela Lei da Despesa n. 3.674, de 7 de Janeiro de 1919, art. 111, n. IV, o Governo Federal ficou autorisado a continuar as obras paralysadas desde Junho, de 1916, entrando, para esse fim, em accordo com o do Estado do Rio de Janeiro.

Para serem, no mais curto prazo possivel, executados os trabalhos, foi determinado o preparo dos planos e instrucções para o serviço do saneamento da baixada, reunindo-se e reparando-se o material já existente, que esteve a cargo da extincta commissão federal.

Cumpria resolver sobre uma questão importante: a que entende com o apparelhamento utilizado, desde 1911 até 1916, pela "Gebrueder Goedhar A. G.", sociedade anonyma, a que fôra confiada, nos termos do contracto de 10 de Novembro de 1910, a execução, durante o prazo de cinco annos, das obras de saneamento e drangagem dos rios que desaguam na bahia do Rio de Janeiro. Apresentara a sociedade ao Governo uma proposta para a venda de todo o materil que ainda tinha disponivel.

Verificado que nem a proposta respeitava o estatuido pelo contracto de 10 Novembro, nem era ao Governo possivel adiar uma providencia de caracter imperioso, que a salvaguarda dos interesses nacionaes impunha, o Governo, pelas razões que se encontram expostas no texto do decreto n. 13.515, de 22 de Março de 1919, resolveu fazer o sequestro de todo o material que a mencionada sociedade anonyma conservava em seu poder.

A diligencia ordenada foi levada a effeito, na devida fórma, applicando-se, assim á sociedade ex-empreiteira das obras de saneamento da Baixada Fluminense, que é uma pessôa juridica de nacionalidade allemã, as prescripções da lei n. 3.397, de 16 de Novembro de 1917.

O Governo tomou, então, de accordo com o Estado do Rio de Janeiro que se obrigou a continuar as obras, tendo sido incumbido de estudo das condições em que deveria ser feito esse accordo o engenheiro Lobia Mesquita, consulter technico do Ministerio.

Com a longinqua suspensão dos trabalhos, ficaram abandonados os serviços até então feitos e em condições de se perderem inteiramente os avultados capitaes nelles empregados pelo Governo Federal. Não sendo licito a este adiar por mais tempo a execução do compromisso assumido com o Estado do Rio, e continuando o pleito com a antiga firma contractante "Gebrueder Goedhart A. G.", foi resolvido que seria estudada a proposta offerecida pelo engenheiro Jeronymo Teixeira de Alencar Lima e o Banco Portuguez do Brasil, que se propunham a executar um plano original de melhoramento da Baixada, adquirir, preliminarmente, o contracto da firma Gebrueder Goedhart com todos os seus direitos e obrigações, ceder em seguida, ao Governo, o material anteriormente sequestrado pelos preços estabelecidos no dito contracto e de todas e quaesquer reclamações a es e relativas, dar ao mesmo Governo ampla e geral quitação. O compromisso era amplo, isto é, encerrava as obras de melhoramento completo da baixada occidental, de accordo com as modificações introduzidas no seu plano pelo Governo e visando a execução de um projecto integral de saneamento, colonisação e valorisação das zonas a beneficiar.

Estudada a referida proposta e feito o accordo entre a firma Gebrueder Goedhart, e os proponentes, foi expedido o decreto n. 14.588, de 30 de Dezembro de 1920, em virtude do qual estes se investiam na qualidade de cessionarios do alludido contracto de 1910. Na mesma data foi celebrado o contracto approvado pelo decreto n. 14.589, pelo qual, mediante um emprestimo de 45.000.000$000 entregues em titulos da divida publica, cujo serviço de juros é feito pela empreza contractante e não pelo governo, se construirão todas as obras necessarias á drenagem das terras baixas marginaes dos rios Suruhy, Estrella, Iguassú, Sarapuhy, Meriti, Irajá, Faria e Cunha.

Consistem essas obras na construcção, ao longo da praia de Manguinhos, de um cáes que supportará o aterro de uma vasta superficie de 5.500.000 metros quadrados de terrenos suburbanos, visinhos de uma zona industrial da cidade, na construcção de uma longa estrada de rodagem macadamisada, com 40 kilometros de extensão, a cujo lado corre um amplo canal destinado a receber e accumular, durante as horas de maré alta, as aguas dos rios que se represam pelo fechamento das comportas ou eclusas, por onde se descarregam nas horas de baixa-mar.

Além desse cáes, desse aterro, dessa estrada, desse canal e dessas comportas, desobstruir-se-ão os diversos rios, alargando e rectificando os seus leitos, numa extensão de 60 kilometros, far-se-ão 120 kilometros de canaes secundarios e 300 kilometros de vallas de drenagem, tudo para se dessecarem as terras baixas e livral-as da immersão em aguas salobras.

Em 30 annos se compromette a empreza a fazer a amortização do emprestimo recebido, sem prejuizo do pagamento dos juros por que o tomou e que são de 5%, justamente o garantido aos titulos da divida publica federal.

Os terrenos que não forem adquiridos pela empreza, e cujos proprietarios preferirem pagar a taxa de melhoria, nos termos do accordo feito com o Estado do Rio de Janeiro, serão beneficiados pelas obras tanto quanto os de propriedades da empreza.

A idoneidade financeira do Banco Portuguêsdo Brasil constitue a parte principal na garantia de realisação dessas obras, cuja feição technica foi demoradamente estudada pela Inspectoria de Portos, Rios e Canaes, repartição administrativa e technica que foi incumbida de redigir o contracto e ficou encarregada de sua fiscalização até completo acabamento das obras e definido estabelecimento do rigime de sua conservação.

Os termos de transferencia e de contracto decorrentes dos decretos n. 14.588 e 14.589 referidos foram assignados aos 5 de Abril de 1921.

Em sessão das Camaras Reunidas de 29 do mez de Abril de 1921, (Diario Official de 15 de Junho) o Tribunal de Contas recusou registro: ao termo de transferencia por não constar do mesmo a citação do dispositivo legal que o autorisa, na forma do preceito do art. 131 da lei n. 2.924 de 5 de Janeiro de 1915; e ao contrato pelos fundamentos constantes do referido "Diario Official".

Tomando em consideração as razões allegadas pelo Tribunal, o Governo, pelo Decreto n. 14.907, de 13 de Julho, approvou clausulas complementares das que haviam baixado com o decreto n. 14.589.

E, assignado a 22 de Julho o termo additivo correspondente, expediu o Governo ao Tribunal de Contas dous avisos, no primeiro dos quaes mostrava não prevalecer, no caso, a exigencia do art. 131 da lei n. 2.924, de 1915, uma vez que não se tratava de contracto celebrado com os poderes publicos, e sim de uma transferencia de contractos entre estranhos, por aquelles assistida e autorisada. No segundo aviso entrou na apreciação dos diversos fundamentos da impugnação daquelle instituto, terminando por affirmar que suas justas exigencias haviam sido attendidas.

O Tribunal de Contas, em sessão de Camaras Reunidas, de 30 do mesmo mez de Setembro, resolveu ordenar o registro simples do termo de transfencia e dar registro *sob protesto* quanto ao contracto, na forma do art. 106, do decreto n. 13.868 de 12 de Novembro de 1919.

Durante o anno de 1921, nenhum serviço foi feito, diz a Inspectoria, nem houve commissão organisada.

## PATRIMONIO DA BAIXADA FLUMINENSE

*Material fluctuante*

| | | |
|---|---|---|
| Dragas *Inhomerim, Mauá e Camorim* . . | 1.046:040$000 | |
| Lanchas *Itamby, Silvia, Delta, Auxiliar, Beta, Itú e Gasolina* . . . . . | 63:400$000 | |
| Casas fluctuantes n. 1, 2 e 3 . . . | 132:480$000 | 1.241:920$000 |

*Immoveis*

| | | |
|---|---|---|
| Residencia de Manguinhos para a fiscalisação dos trabalhos da baixada . | | 5:500$000 |

*Moveis e utensilios*

| | | |
|---|---|---|
| Diversos . . . . . | | 52:629$500 |

*Materiaes*

| | | |
|---|---|---|
| Materiaes nos tres depositos de Santa Cruz, Macahé e Rio de Janeiro (Avenida Venezuela n. 236) . . . | | 46:090$000 |

*Canaes*

| | | |
|---|---|---|
| Canaes abertos pela extincta Commissão da Baixada Fluminense até 30 de Junho de 1916 e ainda conservados: | | |
| Nas bacias dos rios Merity, Sarapuhy, Iguassú, Estrella, Suruhy, Magé e Macacú, numa extensão de 25.788 metros a 80$000 o metro linear . . | 2.063:040$000 | |
| Nas barra dos rios Merity, Estrella Suruhy, Magé, Guapy, Macacú e Guaxindiba, numa extensão de 23.939 metros a 100$000 o metros linear . | 2.393:900$000 | |
| Canal de Macahé a Campos no trecho reconstruido, na extensão de 8.000 metros, a partir da estaca zero, na cidade de Macahé, a 80$000 o metro linear . . . . . | 640:000$000 | 5.096:940$000 |

*Deposito no Banco Portuguez no Brasil*

| | | |
|---|---|---|
| Deposito para pagamento das obras constractadas com a Empreza de Melhoramentos da Baixada Fluminense, de accordo com a clausula 11ª do Decreto n. 14.589, de 10 de Dezembro de 1920 . . . . . | | 42.996:000$000 |
| Total geral . . . . . | | 49.439:079$500 |

# PORTO DE SANTOS

Depois de varias concessões que caducaram e cujo objectivo era construir e explorar o porto de Santos, o Governo nomeou uma commissão, dirigida pelo engenheiro William Milnor Roberts, para fazer novos estudos e organisar um projecto para as obras do melhoramento daquelle porto. A Commissão devia ter em vista os seguintes pontos: 1°) profundidade sufficiente para permittir a atracação dos vapores estrangeiros; 2°) que o espaço entre o terreno edificado e o cáes a projectar, fosse aterrado de modo a satisfazer as condições sanitarias; 3°) finalmente, que na organisação do plano geral das obras se tivesse em vista facilitar a execução das mesmas por meio de emprezas particulares. A commissão desempenhou-se da incumbencia e o Governo Provincial de S. Paulo, em 1882, obteve a execução das obras. Como tal execução não fosse levada a effeito, levou-a o Governo á concurrencia publica em 1886, sendo acceita a proposta de uma sociedade de capitalista, com os quaes foi assignado, em 1888, o contracto, cujas clausulas foram approvadas pelo decreto n. 9.979, de 12 de Julho.

O praso da concessão era de 39 annos e as obras comprehendiam o seguinte plano do engenheiro Domingos Sergio de Saboia: um cáes e aterro entre o extremo da ponte velha da estrada de ferro e a rua Braz Cubas; estabelecimento de uma ferro-via dupla de 1m,60 de bitola para o serviço dos guindastes e vagons de carga e a construcção de armazens, accessorios, e.c. Os concessionarios tiveram mais tarde autorisação para o prolongamento do cáes e estabelecimento de um dique na enseada do porto e, em 1890, novo prolongamento até o lugar denominado Paquetá. Foi marcado o praso de cinco annos para conclusão das obras. Em 1892, foi innovado o contracto e elevado o capital da empreza concessionaria a 14.627:194$707 e concedido ainda o prolongamento do cáes de Paquetá a Outeirinhos.

A empreza foi transformada, então, em uma sociedade anonyma, com a denominação de "Companhia Docas de Santos", a qual proseguiu com regularidade os trabalhos, entrando em franca exploração dos serviços do porto. Por occasião de ser expedido o decreto n. 5.601, de 6 de Julho de 1907, instruindo a tomada de contas das emprezas concessionarias de portos, a Companhia de Docas de Santos entrou em lide com o Governo, lide que terminou em 1909, com o decreto n. 7.578, de 4 de Outubro, que discriminou o capital, a receita, a despeza e a renda liquida da Companhia.

Em Novembro do mesmo anno, esta terminou a muralha do cáes com uma extensão de 4.720 metros.

Dahi dor deante as obras do porto de Santos tomaram grande impulso e offer cem actualmente todas as vantagens, facilidades e interesses dos grandes entrepostos commerciaes. Basta dizer que o capital da Companhia fixado até 31 de Dezembro de 1920, eleva-se a somma de 135.101:155$008, sendo a receita bruta do anno passado de 25.452:362$899.

Em 1919 e 1920, executou ella entre outras as seguintes obras:

10.955 metros quadrados de calçamento a parallelepipedos; 412m,600 de linhas ferreas, inclusive desvios; conclusão de tres armazens externos e installação no armazem n. VIII dos apparelhos para immunisação dos cereaes.

Em Allamoa concluiu o augmento do armazem de inflammaveis e iniciou, no Vallongo, a construcção dos tanques para oleo n. 3 e 4 e a sub-estação electrica n. 10.

Em 1921 a Companhia concessionaria executou varios serviços exigidos pelo progressivo desenvolvimento do trafego, além dos de conservação propriamente ditos. A dragagem attingiu a 1.085.850 m3 de lodo, excedendo o minimo do contracto.

No mesmo anno, a concessionaria foi autorizada pelo decreto n. 14.805, de 16 de Maio, a assentar uma balança de 70 toneladas para vagões; e pelo decreto n. 14.949, de 17 de Agosto, a construir um segundo gradil, acompanhando a parte externa do 3º renque de armazens externos de numero VIII e XVI.

Foram feitas as tomadas de contas relativas aos annos de 1918, 1919 e 1920 e organizou-se a escripturação das rendas e despezas de accordo com o aviso n. 93, de 26 de Junho de 1920.

São estes os bens da Fiscalisação do Porto de Santos:

| | |
|---|---|
| Moveis e utensilios . . . . . | 5:284$000 |
| Instrumentos de engenharia . . . . . | 3:194$000 |
| Total . . . . . | 8:478$000 |

## POTENCIAL DO PATRIMONIO

O capital reconhecido era, em 31 de Dezembro de 1920, de 135.101:155$008

# PORTO DE PARANAGUÁ

Foi firmado contracto com o Estado do Paraná para construcção, uso e gozo das obras do porto de Paranaguá, — contracto que o Tribunal de Contas registou em 14 de Agosto de 1917, sob protesto. Por edital de 15 de Julho de 1918, foi pelo Estado de Paraná aberta concurrencia para a construcção das obras do Porto de Paranaguá approvadas pelo decreto n. 12.414, de 14 de Março de 1917, tendo sido acceita a proposta da *Companhia Nacional de Construcções Civis e Hydraulicas*, do Rio de Janeiro.

Ao findar o anno de 1921, as obras ainda não haviam sido iniciadas. O concessionario pediu a revisão do contracto no sentido de ser modificado o projecto e orçamento approvados pelo referido decreto n. 12.414, no que foi attendido pelo decreto legislativo n. 4.404, de 22 de Dezembro de 1921.

Obtive tambem da União prorogação de praso para o começo das obras.

Os trabalhos da commissão fiscal limitaram-se aos de escriptorio, observações meteorologicas, estatistica e conservação do material.

São estes os valores a cargo da Fiscalisação do Porto de Paranaguá:

*Material fluctuante*

| | | |
|---|---|---|
| Rebocador *Camapuam* . . . . . | 130:000$000 | |
| Lancha *Graciosa* . . . . . | 25:000$000 | 155:000$000 |

*Immoveis*

| | | |
|---|---|---|
| 1 casa occupando 300 m² de superficie com um terreno de 13.680 m² . . . | 35:570$000 | |
| 3 casas cobertas de zinco . . . . . | 6:000$000 | 41:570$000 |
| Total . . . . . | | 196:570$000 |

# PORTOS DE SANTA CATHARINA

Actualmente cuida-se de melhorar os portos de Florianopolis, S. Francisco, Itajahy, e Laguna.

Os projectos relativos ao porto de Massiambu, na parte sul da bahia de Santa Catharina, aos quaes se referia o decreto n. 5.977 de 18 de Abril de 1906, não tiveram execução.

Os estudos e os melhoramentos dos portos catharinenses estão a cargo de uma commissão federal, subordinada á Inspectoria de Portos.

Os melhoramentos do porto de Florianopolis tiveram inicio em 1903 com o alargamento do canal de entrada, mas, pouco foi obtido, até agora, pois o porto ainda não permite a entrada de grandes navios.

Só em 1921, foram começados os estudos do porto e da barra de S. Francisco, já estando promptos, naquelle anno, o levantamento de 56 kilometros de costa e a planta hydrographica da barra.

As obras, quer na barra, quer no porto, foram orçadas em 9.736:100$000; tendo sido approvado o seu plano pelo decreto n. 15.202, de 28 de Dezembro do anno findo.

Em Itajahy, pelos relatorios officiaes que compulsamos, tinham sido construidos até fins de 1921, 110 metros de caes, na margem direita do rio, e 158 metros na margem opposta.

Os trabalhos mais importantes foram executados no porto de Laguna, que serve a zona carbonifera do Estado.

A primitiva concessão feita em 1890, á *Companhia Industrial e de Construcções Hydraulicas* foi declarada sem effeito em 1904 e d'ahi em diante os trabalhos tem sido executados administrativamente.

Em 31 de Dezembro de 1921 o comprimento total do molhe era de 874 metros. Nesse anno a barra presentou a profundidade média de m. 3,88.

O valor dos bens (immoveis e materiaes), pertencentes ao Governo Federal, a cargo da commissão, incumbida dos estudos e melhoramentos por portos catharinenses, é de 704:870$000.

# BARRA E PORTO DO RIO GRANDE DO SUL

Não é possivel dar um perfeito resumo historico, em breve noticia, de todos os projectos para o melhoramento e trabalhos da Barra e Porto do Rio do Grande do Sul.

Depois de varios estudos, nos quaes figuram technicos e especialistas de grande renome, e de varios projectos que se apresentaram antagonicos, o ministro da Agricultura conselheiro Henrique de Avila resolveu nomear uma commissão regular para o estudo completo do problema e a organisação de um projecto definitivo.

Coube essa responsabilidade, por decreto de 13 de Janeiro de 1883, ao notavel engenheiro Honorio Bicalho, que teve auxiliares de grande efficiencia, como os engenheiros Domingos Sergio de Saboia e Silva e Ernesto de Otero, entre outros. Apezar de sua competencia o Dr. Honorio Bicalho, feito o seu relatorio, houve por bem solicitar do Governo fossem ouvidos os especialistas Caland, chefe das obras hydraulicas da Hollanda, e Eads, que executara as obras de melhoramento da barra do Missipi.

O snr. Caland, depois de inspecção pessoal declarou que o projecto Honorio Bicalho era o unico scientificamente aturado e baseado em principios validos, propondo apenas modificações nos traçados dos molhes e oriundas da situação accidental dos bancos, por occasião do estudo que estava fazendo. Entretanto só em 1886, decidiu-se o Governo a chamar concurrencia publica para execução do projecto Bicalho-Caland. Coube a concurrencia a uma sociedade franceza, com a qual foi celebrado contracto, inaugurando ella as obras me 1891. Mas ao invez do que era de esperar, essa sociedade procurou crear difficuldades e delongas e o contracto foi rescindido por acto de 23 de Outubro de 1893. No anno seguinte a commissão do Governo ficou encarregada de executar as obras, de accordo com as verbas que fossem annualmente votadas e em 1898, foi começada a construcção do molhe de léste.

Mais tarde, um grupo de fortes capitalistas e industriaes estimulados pelo capitão de fragata José Carlos de Carvalho, e do qual fazia parte o engenheiro Elmer Lawrence Corthell, visitou especialmente o Brasil e este profissional illustre resolveu propôr ao Governo a organisação de uma empreza que tomasse a seu cargo:

1° — a abertura, na barra do Canal do Norte, de um canal maritimo com 10 metros de profundidade nas aguas baixas e conserval-o nestas condições durante o prazo de 20 annos.

2° — o estabelecimento de um porto aperfeiçoado na cidade do Rio Grande e a sua exploração industrial por um prazo de 70 annos.

Este ultimo objecto seria realisado com capitaes americanos em sociedade industrial, mas o primeiro, a abertura da barra do Canal do Norte, teria de ser feito por conta do Governo e pago parcelladamente, á medida que fosse reconhecido a efficacia das obras de melhoramento. Fazia tambem parte do plano do projecto Corthell, a indispensavel fixação do alweg do Canal do Norte e bem assim o plantio do "Tamarix" nas dunas do litoral oceanico.

A proposta Corthell foi estudada pelo então Ministro da Viação, Dr. Lauro Muller, que acceitando-a fez baixar o decreto n. 5.979, de 18 de Abril de 1906, precedido de ampla e clara exposição de motivos, da qual extrahimos muito dos dados aqui incluidos.

O Sr. Ministro Lauro Müller, assim concluia a sua exposição de motivos:

"O melhoramento da barra do Rio Grande do Sul, não virá trazer para o Thezouro encargos superiores aos que tem actualmente; pelo contrario, ao mesmo tempo que promove a prosperidade e a riqueza do extremo sul do Brasil, fará entrar annualmente para os cofres publicos mais alguns milhares de contos, não só por uma melhor arrecadação de impostos, como, principalmente, por um grande incremento de importação, consequente do desenvolvimento das transacções commerciaes daquelle Estado".

O contracto Corthell foi assignado em 12 de Setembro de 1906, nesta capital.

Dois annos depois esse contracto foi modificado pelo decreto n. 6.981, de 8 de Julho de 1908 e a concessão foi transferida, pelo decreto n. 7.021, de 9 de Julho de mesmo anno, á "Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul".

Os novos concessionarios propuzeram algumas modificações no plano geral das obras a executar.

Attendidos pelo Governo, que expediu o decreto n. 7.121 de 17 de Setembro de 1908, iniciaram os trabalhos de melhoramentos, vindo a cidade do Rio Grande a possuir um porto moderno explendidamente apparelhado para receber navios ainda que de grande calado.

Em 1919 as obras e os serviços da barra e do porto, foram encampados pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, que quiz ter não um apparelho de funcção fiscal, mas um meio de offerecer as classes productoras riograndenses novas facilitações para o seu desenvolvimento.

A encampação foi autorisada pelo decreto n. 13.691 de 9 de Julho de 1919 que approvou as clausulas para a transferencia ao Estado do Rio Grande dos contractos da *Compagnie Française du Port de Rio Grande*, e se realizou em virtude do contracto assignado em 29 de Setembro de 1919, entre a União, o Estado e a Companhia.

A encampação foi feita pelo preço total de 208.640.546 francos, dos quaes 140.320.546 francos, correspondem ás despezas realmente feitas com as obras da barra e 68.320.000 francos são relativos ao porto.

A União pagou as despezas da barra e o Estado as do porto.

O Estado do Rio Grande, ficou com o producto da taxa de 2% ouro, assumindo o compromisso de continuar as obras, prolongando o cáes e os molhes.

Os valores pertencentes ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, e que se acham sob a guarda da Fiscalisação do Porto do Rio Grande do Sul, importam em 709:410$036, assim discriminado:

MATERIAL FLUCTUANTE

| | | |
|---|---|---|
| Lanchas a vapor, *Christovão Colombo* e *Vasco da Gama* . . . . . | 58:908$000 | |
| Idem, idem, *Tiradentes*, de madeira . . . . | 36:012$000 | |
| Idem, idem *Bicalho*, de madeira s\|machina | 10:000$000 | |
| Idem, sem motor *Inhangá*, de madeira | 3:000$000 | |
| Baleeira de madeira . . . . . | 1:500$000 | |
| Bote (sondagem) . . . . . | 800$000 | |
| Idem, (Serviço na barra) . . . . . | 500$000 | |
| Idem, (Diversos serviços) . . . . . | 100$000 | 110:820$000 |

IMMOVEIS

*Na cidade*

| | | |
|---|---|---|
| Edificio de sobrado para escriptorio e um edificio terreo para deposito e officinas, construido de alvenaria de tijolo (Const. 1892 á 1896) . . | 337:553$000 | |

*No pontal norte da Barra*

(5ª secção)

| | | |
|---|---|---|
| Edificio para escriptorio e moradia, construido de alvenaria de tijolo (Const. 1891) . . . . . | 27:907$000 | |
| Edificio para moradia, construido de alvenaria de tijolo, entregue á Comp. Française (Const. 1891) | 21:342$000 | |
| Edificio para moradia, em dois lances, construido de alvenaria de tijolo, entregue á Comp. Française. — Um dos lances em ruinas (Const. 1981 | 21:617$000 | |

*No pontal sul da Barra*

(4ª secção)

| | | |
|---|---|---|
| Edificio para escriptorio e moradia, com um mirante de observações, construido de alvenaria de tijolo; metade entregue á C. Fran. (C. 1891) | 36:927$000 | |
| Edificio para moradia, construido de alvenaria de tijolo . — Reconstruido em 1913 (Const. em 1891) . . | 21:387$000 | |
| Edificio para moradia, em dois lances, construido de alvenaria de tijolo (Const. 1891) . . . . . | 26:607$000 | |
| Edificio para moradia, construido de alvenaria de tijolo, entregue á Comp. Française (Const. em 1891) . . . . | 17:353$000 | 515:693$000 |

MACHINISMOS E APPARELHOS

| | |
|---|---|
| Diversos . . . . . | 82:897$036 |
| Total . . . . . | 709:410$036 |

*

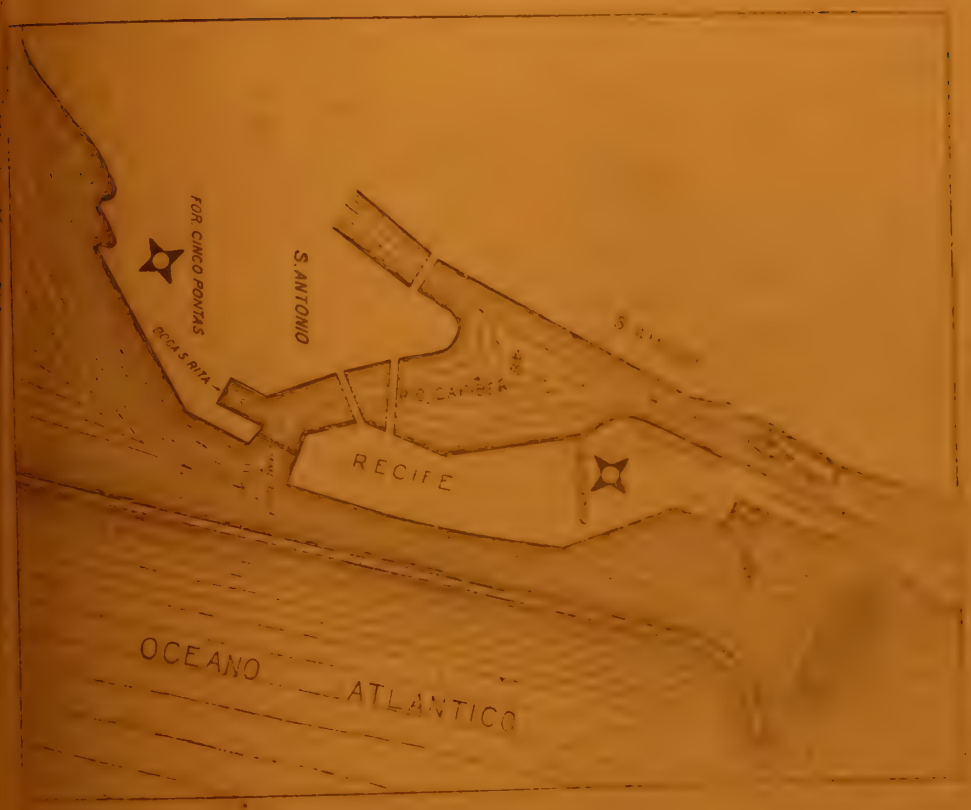
* *

Os trabalhos da barra ficaram ao Governo Federal na importancia de 49.000:000$000.

POTENCIAL DO PATRIMONIO

O potencial do patrimonio, representado pelo valor do porto, pago pelo Estado a antiga companhia concessionaria, era, em fins de 1920, de 53.130:542$029.

## ESTADO DE PERNAMBUCO




PORTO DO RECIFE

## ESTADO DA BAHIA

BAHIA DE TODOS OS SANTOS

## ESTADO DA BAHIA

PORTO DA BAHIA

ESTADO DO ESPIRITO SANTO

PORTO DE VICTORIA

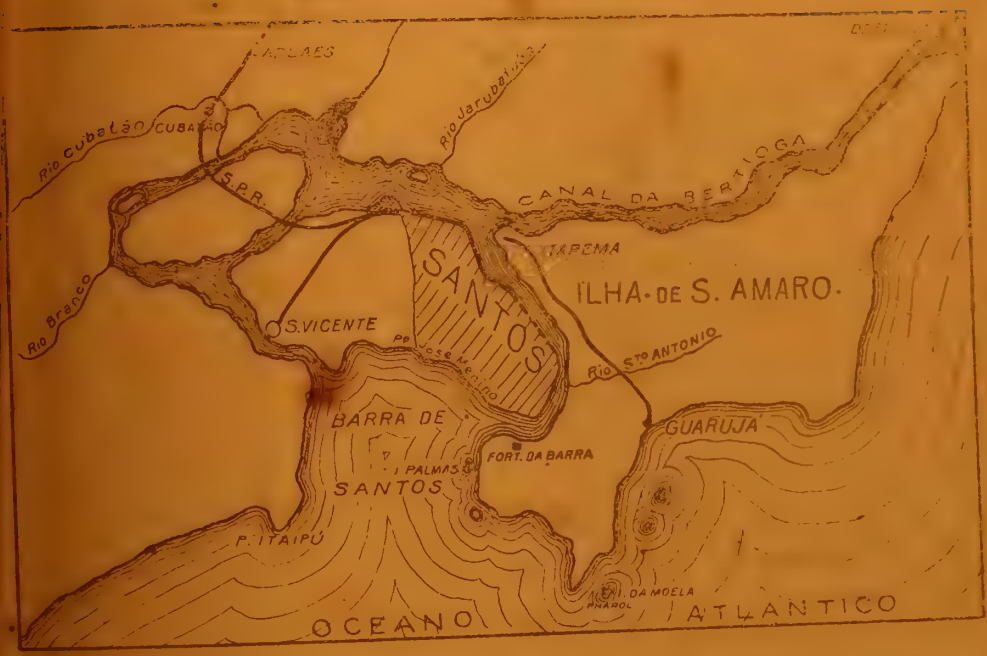
DISTRICTO FEDERAL

PORTO DO RIO DE JANEIRO

# DISTRICTO FEDERAL

PORTO DO RIO DE JANEIRO

ESTADO DE S. PAULO



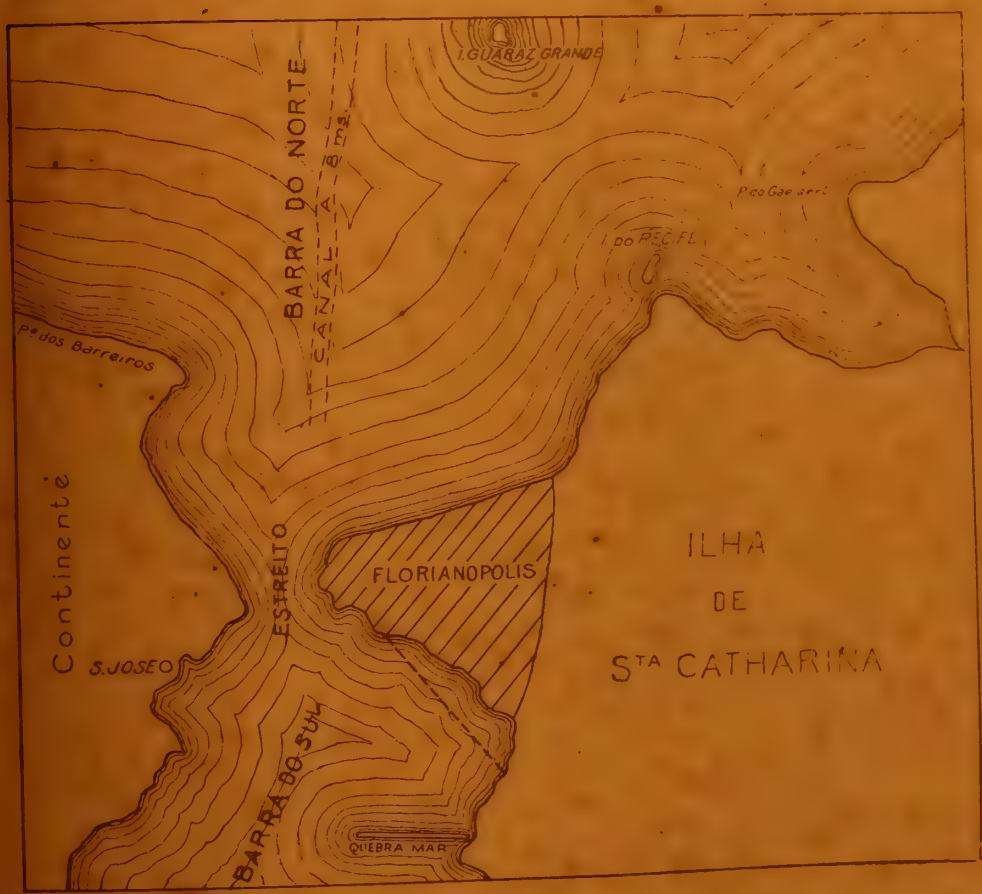

PORTO DE SANTOS

ESTADO DO PARANÁ

PORTO DE PARANAGUÁ

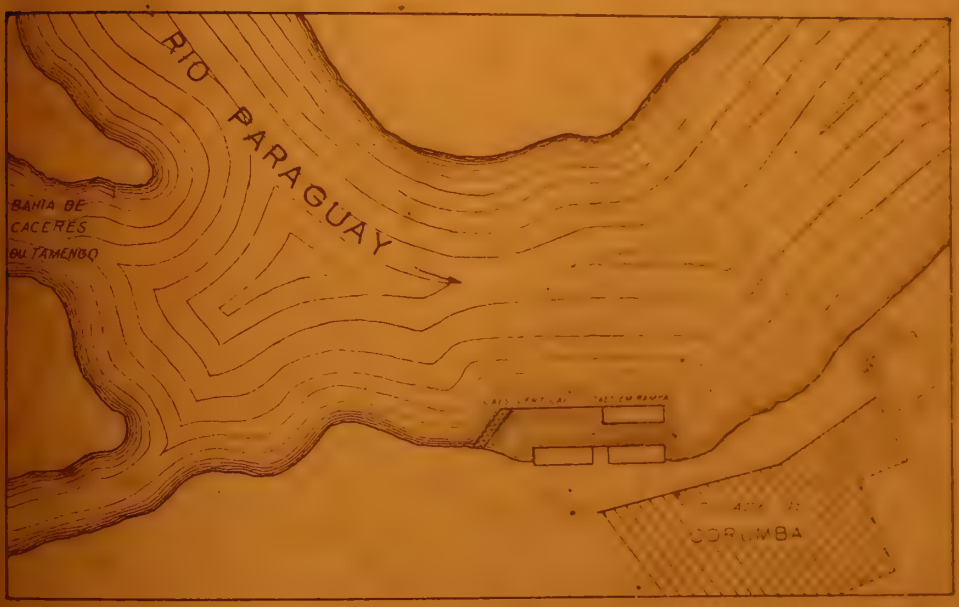
# ESTADO DE S. CATHARINA

PORTO DE S. FRANCISCO




PORTO DE FLORIANOPOLIS

ESTADO DE MATTO GROSSO




PORTO DE CORUMBÁ

e

1 — Tax
pa
2 — Imp 970
er
3 — Pes 75
e
4 —Pes 56
t
2
5 — Ex 5
6 — Q
7 — T
8 — P
9 —
10 —

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

MOVIMENTO E RESULTADOS DOS PORTOS ORGANISADOS

ANNO DE 1921

| | | |

# INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS RIOS E CANAES

| ANNO | PORTOS DE CONCESSÃO | | | | | Portos construidos por conta da União | | TOTAL GERAL DA RENDA BRUTA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | COM GARANTIA DE JUROS | | | SEM GARANTIA DE JUROS | | ARRENDADOS | | |
| | Bruta | Liquida | Rio Grande | Manaos | Santos | Rio de Janeiro | Recife | |
| | 271 [illegible] | | | | | | | |
| | | | | | 18 097 7[illegible]8737 | 4 155 [illegible] | | 30 270 [illegible] |
| | | | | | | — | — | |
| | | | | | 23 227 1[illegible]8291 | 5 677 [illegible] | | [illegible] |
| | | | | | | — | — | |
| | | | | | 27 785 5[illegible]767 | 8 [illegible] 3758233 | | 46 081 [illegible] |
| | | | | | | — | — | |
| | | | | | 17 997 4479083 | 7 012 5308535 | | 32 070 7258233 |
| | | | | | | — | — | |
| | | | | | 15 095 2[illegible]8615 | 6 524 [illegible]8124 | | 31 918 [illegible] |
| | | | | | | — | — | |
| | | | | | 17 370 0[illegible]9145 | 6 [illegible] 2[illegible]8713 | | 34 957 1[illegible]235 |
| | | | | | 15 205 6[illegible]880 | | | |
| | | | | | | 7 417 3758601 | | 34 619 3448153 |
| | | | | | | — | — | |
| | | | | | 15 4[illegible] 2[illegible]8661 | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | 22 533 8158878 | | | |
| | | | | | — | 12 567 4268271 | 3 [illegible] | 52 975 [illegible] |
| | | | | | | — | — | |
| | | | | | 23 554 2[illegible]8728 | | | |
| | | | | | — | 13 191 1418553 | 3 264 [illegible]8271 | 53 [illegible] |
| | | | | | | | | |
| | | | | | 25 4[illegible] 3[illegible]8890 | | | |
| | | | | | | | | |

# INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

## RENDA DE 2 %, OURO, DESTINADA ÁS OBRAS DE MELHORAMENTOS DOS PORTOS

1911-1921

| | | 1912 | 1913 | 1914 | 1915 | 1916 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 81:6958496 | 378:136664 | 289:7965291 | 362:8208745 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | | — | 136:9218655 | [illegible] | 622:7508739 | 602:0108731 | [illegible] | [illegible] | 450:7258777 | [illegible] | [illegible] |
| | | 156:7208313 | 126:9728777 | [illegible] | 52:1658347 | 51:1429913 | 31:4968981 | [illegible] | 45:[illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | 282:9798033 | 261:8798643 | 212:5068374 | 139:7038921 | 112:1038331 | 114:4558913 | [illegible] | 83:5[illegible] | 84:7318[illegible] | [illegible] | 177:[illegible] |
| | — | — | — | — | — | — | | | | | |
| | | | 14:5818378 | 13:5088767 | 7:9548123 | 6:9948220 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | | | 24:4568389 | 24:6598991 | 15:6538064 | 15:6538064 | 16:9928977 | [illegible] | [illegible] | 19:[illegible] | 25:[illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 80:[illegible] | 66:0438847 | [illegible] | [illegible] |
| | 412:4938168 | 395:8558365 | 471:1038441 | 147:7538256 | 84:8548619 | 75:4868348 | [illegible] | 62:4418982 | [illegible] | 16:[illegible] | [illegible] |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | | — | — |
| | 36:3508206 | 32:9018894 | 28:7508406 | 32:9398527 | 7:2978206 | 6:4718717 | 3:8588017 | 9[illegible]23 | [illegible] | 18:7358369 | 11:0288500 |
| | 60:9228945 | 54:9798065 | 48:2518044 | 60:0818686 | 16:7568196 | 14:4838703 | [illegible] | 1:9258330 | 14:7615559 | 34:[illegible] | [illegible] |
| | — | — | — | — | — | — | | | | | — |
| | 93:7728783 | 69:4198165 | 86:0598806 | 45:8858514 | 19:6928597 | 7:3078163 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 32:2508165 |
| | 152:1358184 | 115:9998425 | 144:2868235 | 93:6958177 | 42:3198391 | 16:3538431 | 43:4868991 | 22:6998[illegible] | [illegible] | 74:1348245 | [illegible] |
| | — | — | — | — | — | — | — | | | | |
| | 1.031:6238641 | 915:3028950 | 908:4588420 | 737:5868215 | 404:2688836 | 393:0658700 | 415:5848047 | 450:5[illegible] | 622:6428635 | 1:024:1448[illegible] | [illegible] |
| | 1.729:0018222 | 1.529:8058429 | 1.623:1368312 | 1.345:3578256 | 868:7738707 | 879:6818037 | [illegible] | [illegible] | 156:6248367 | 1:[illegible] | 2:986:[illegible] |
| | — | — | — | — | — | — | | | | | |
| | 119:6118652 | 126:6468222 | 163:3648544 | 107:1608088 | 77:3308278 | 77:8188540 | 66:6618632 | 53:2238107 | 45:1368367 | | |
| | 200:4698129 | 211:6258837 | 273:8028495 | 195:4608000 | 166:1998959 | 174:1578913 | 140:2968[illegible] | [illegible] | [illegible] | | |
| | — | — | — | — | — | — | | | | | — |
| | | | 42:7918177 | 24:3778594 | 14:6078696 | 11:6238655 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 23:7258721 |
| | | | 71:7198013 | 77:4628053 | 31:5448513 | 26:1348211 | 25:0918538 | [illegible] | 14:2968[illegible] | [illegible] | 85:4128[illegible] |
| | — | — | — | — | — | — | | | | | — |
| | 809:4528061 | 938:6268949 | 1.016:1148038 | 479:4718075 | 323:9428289 | 361:4778915 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 371:9108811 |
| | 1.356:6418621 | 1.568:4458632 | 1.703:0078116 | 874:5568700 | 665:9378079 | 898:9878574 | 555:0328507 | 577:2128136 | 817:0[illegible] | 567:1018[illegible] | [illegible] |
| | — | — | — | — | — | — | | — | | | — |
| | 105:8318660 | 126:7698187 | 70:3928067 | 29:9488018 | 10:0558237 | 8:3588657 | [illegible] | 2:6858736 | [illegible] | 16:6238365 | 15:4128728 |
| | 177:3738862 | 211:8318311 | 117:9778104 | 54:6258185 | 21:6088704 | 18:7068674 | 12:2178331 | [illegible] | 17:9418[illegible] | [illegible] | 55:[illegible] |
| | — | — | — | — | — | — | | | | | |
| | 6.045:0078145 | 7.108:3008570 | 6.937:5028852 | 3.881:1758049 | 3.000:7678210 | 4.231:4138936 | 2.651:6448174 | [illegible] | 4.065:2948776 | 7.[illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 6.897:[illegible] | [illegible] | 11.[illegible] | [illegible] |
| | — | — | — | — | — | — | | | | | 72:7538133 |
| Paraná — Ouro | 289:0248171 | 361:9018927 | 289:3778828 | 138:6068304 | 49:5498011 | 52:1298086 | [illegible] | | [illegible] | 157:[illegible] | 261:9118214 |
| Paraná — Papel | 482:7288310 | 604:9388380 | 485:6678640 | 252:9398986 | 106:4808825 | 116:6638656 | 73:8968218 | | [illegible] | [illegible] | |
| — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 33:1128048 | 12:9028210 | | [illegible] | [illegible] | |
| S. Catharina — Papel | 203:9618351 | 209:4008347 | 255:4978305 | 137:6968208 | 75:4338409 | 74:5588630 | 27:1468250 | | 25:1428[illegible] | [illegible] | [illegible] |
| — | — | — | — | — | — | [illegible] | | 529:1148215 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | 1.[illegible]:8578348 | 1.298:8278292 | 717:0128[illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 21:[illegible] | [illegible] | 18:1718[illegible] | [illegible] |
| Matto Grosso — Ouro | 145:1568780 | 82:9008013 | 92:[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 10:[illegible] | [illegible] |
| Matto Grosso — Papel | 243:2878791 | 138:6728970 | 155:0578589 | 111:7178866 | 77:2378415 | 68:5468016 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |

# INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Annexo n. 4

## DESPEZA COM A GARANTIA DE JUROS A'S COMPANHIAS CESSIONARIAS DOS PORTOS

| Annos | | Porto de Belém | Porto da Bahia | Porto do Rio Grande | Porto da Victoria | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1907 | Ouro | 95:031$483 | 98:908$970 | — | | |
| | Papel | 167:540$504 | 174:376$514 | — | | 341:917$018 |
| | | — | — | — | — | — |
| 1919 | Papel | 7.463:311$379 | 1.445:780$143 | 2.625:895$460 | 317:406$298 | 11.852:393$280 |
| | | — | — | — | — | — |
| | Ouro | 3.463:722$660 | 698:970$518 | 545:036$720 | | |
| | Papel | 6.435:696$702 | 1.298:687$222 | 1.012:678$226 | 317:406$298 | 9.064:468$448 |
| | | — | — | — | — | — |
| 1920 | Ouro | 4.022:976$324 | 687:202$706 | — | | |
| | Papel | 7.498:827$868 | 1.280:945$844 | — | | 8.779:773$712 |
| | | — | — | — | — | — |
| 1921 | Ouro | | | | | |
| | Papel | | | | | |
| SOMMA | OURO | 33.897:904$459 | 7.395:548$141 | 10.612:535$578 | | |
| | PAPEL | 60.307:053$231 | 13.894:388$941 | 21.154:884$633 | 2.162:048$787 | 1[illegible].513:495$592 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |

## VALOR PATRIMONIAL DOS PORTOS DO BRASIL, INCLUIDA A BAIXADA FLUMINENSE

*Em 31 de Dezembro de 1921*

PATRIMONIO

| | | |
|---|---|---|
| Manáos (MATERIAES) | 60:000$000 | |
| Pará - Belém (MATERIAES) | 61:444$000 | |
| Maranhão (MATERIAES) | 314:006$260 | |
| Ceará (MATERIAES) | 398:000$000 | |
| Natal (MATERIAES) | 215:541$236 | |
| Parahyba (MATERIAES) | 13.080:467$590 | |
| Recife (MATERIAES) | 6.429:749$398 | |
| Recife (IMMOVEIS) | 89.867:887$500 | |
| Aracajú (MATERIAES) | 45:795$000 | |
| Bahia (MATERAES) | 62:976$500 | |
| Victoria (MATERIAES) | 25:308$000 | |
| Rio de Janeiro (MATERIAES DIVERSOS) | 9.576:696$400 | |
| Rio de Janeiro (IMMOVEIS) | 303.983:067$922 | |
| Baixada Fluminense (MATERIAES) | 6.443:079$500 | |
| Baixada Fluminense (DEPOSITO NO BANCO PORTUGUEZ PARA PAGAMENTO DE OBRAS CONTRACTADAS) | 49.439:079$500 | |
| Santos (MATERIAES) | 8:478$000 | |
| Paranaguá (MATERIAES) | 196:570$000 | |
| Santa Catharina (IMMOVEIS E MATERIAES) | 704:870$000 | |
| Rio Grande (MATERIAES) | 709:410$036 | |
| Rio Grande (IMMOVEIS) | 49.000:000$000 | 524.179:347$342 |

POTENCIAL DO PATRIMONIO

*Capital reconhecido aos concessionarios*

| | | |
|---|---|---|
| Manáos | 18.408:316$333 | |
| Belém - Pará | 117.056:627$387 | |
| Bahia | 43.066:968$265 | |
| Victoria | 5.290:104$968 | |
| Santos | 135.101:155$008 | |
| Rio Grande | 53.130:542$029 | 372.053:713$990 |

LLOYD BRASILEIRO

(PATRIMONIO NACIONAL)

1.ª PARTE

# NOTICIA HISTORICA

# LLOYD BRASILEIRO

PERIODO INICIAL

DE 15 DE ABRIL DE 1890 A 2 DE OUTUBRO DE 1891

## 1. — *Situação da cabotagem no fim do Imperio*

Nos ultimos annos do Imperio, as communicações entre os portos nacionaes eram sufficientes ás necessidades do commercio interprovincial, e as companhias nacionaes de navegação, subvencionadas pelo erario publico, mas sem a exclusividade da cabotagem, mais tarde estatuida na Constituição, estavam em condições relativamente prosperas (1).

As communicações para o exterior, entretanto, eram escassas.

A navegação transoceanica subvencionada se limitava aos serviços da "The United States and Brasil Mail Steam Ship C°", que, com os vapores *Vigilancia, Segurança, Advance, Finance* e *Alliance*, realizava uma viagem por mez, entre os portos de Santos e New York, e escalas, recebendo a subvenção annual de 190:000$000, em virtude do decreto n. 9.543, de 8 de Janeiro de 1886).

## 2. — *A Companhia Transatlantica de Navegação*

Afim de augmentar as communicações para a America e para a Europa, communicações consideradas indispensaveis ao desenvolvimento economico do paiz, e afim de facilitar a solução do problema da immigração, problema de summa importancia naquelletempo, o Sr. Barão de Jaceguay requereu á Camara des Deputados "favores para estabelecer e custear duas linhas de paquetes a vapor, sendo uma entre o porto de Santos e o de Hamburgo e outra entre o mesmo porto e o de Genova". (2)

---

(1) Relatorio do Ministerio da Viação, de 1888, pags. 71 e 72.

(2) A respeito de immigração, o Sr. Dr. Rodrigo A. da Silva, Ministro da Agricultura, Viação e Obras Publicas, escreveu em seu relatorio de 1888, a pag. 30:

"Não será necessario repetir o que está na vossa consciencia e na consciencia publica, quanto á summa importancia deste ramo da administração. Se, em todos os tempos, a introducção de braços estrangeiros foi necessidade reconhecida e proclamada, esta necessidade é ainda maior, mais premente, agora que a nossa patria está empenhada na grande obra da sua reconstrucção economica, e quando todos os esforços devem convergir para que tamanha empreza possa ser levada a effeito sem nenhuma solução de continuidade na expansão regular de nossas forças productoras."

Esses portos eram, justamente, os mais indicados para o embarque de immigrantes, tendo em vista as admiraveis aptidões para a lavoura dos colonos allemães e italianos.

A Camara, no it. XI do art. 7 da Lei n. 3.397, de 24 de Novembro de 1888, que fixava a despeza geral do Imperio para o exercicio de 1889, autorizou o governo a contractar o estabelecimento e o custeio dessas duas linhas de navegação, mediante a subvenção de Rs. 25:000$000 por viagem redonda, ou Rs. 300:000$000 annuaes.

O Governo Imperial expediu o Decreto n. 10.106, de 10 de Dezembro de 1888, determinando quaes as clausulas que deviam ser incluidas no contracto a ser celebrado.

Foi fixado em 30 mezes, contados de 1° de Janeiro de 1889, o prazo para a apresentação dos quatro paquetes a que se referia o contracto, com a facilidade da empreza iniciar o seu serviço com outros vapores, uma vez aceitos pelo Governo.

O contracto devia vigorar até 30 de Junho de 1906.

O Sr. Barão de Jaceguay assignou o contracto aceitando todas as clausulas do decreto.

Surgiu assim a "Companhia Transatlantica de Navegação".

Esta companhia não chegou a funccionar. O seu organizador, obtido o contracto e a subvenção do governo, pensou em agrupar as mais importantes companhias de navegação subvencionadas n'uma só companhia nacional, sob a denominação de "Lloyd Brasileiro", para ao mesmo tempo cuidar da cabotagem e da navegação internacional. Um tal agrupamento visava, sobretudo, um elevado fim patriotico: o de reunir elementos para a defesa maritima do paiz, fornecendo á Armada Nacional, em caso de guerra, navios auxiliares adequados ao serviço de cruzadores, transportes e evisos, e marinheiros affeitos á vida do oceano e a seus perigos.

### 3. — *O Lloyd Brasileiro*

Os Srs. Barão de Jaceguay, Dr. Antônio Paulo de Mello Barreto e Manoel José da Fonseca dirigiram-se, para aquelle fim, ao Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Governo Provisorio, pedindo que fossem autorizados a constituir o "Lloyd Brasileiro", como o tinham ideado.

Eram amparados e auxiliados, nas suas aspirações, pelos directores da "Companhia Nacional", os Srs. Othon Leonardos, Barão de Mendes Totta e J. M. de Mello e Alvim. Attendeu-os o Governo Provisorio, autorizando a organização do "Lloyd Brasileiro", pelo Decreto seguinte:

DECRETO N. 208 — DE 19 DE FEVEREIRO DE 1890

**Organiza o Lloyd Brasileiro**

O Generalissimo Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, constituido pelo Exercito e Armada, em nome da Nação, attendendo ao que requereram os cidadãos Barão de Jaceguay, Dr. Antonio Paulo de Mello Barreto e commendador Manoel José da Fonseca, em petição que apresentaram ao Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas para o fim de obter

o agrupamento de todas ou de algumas companhias de navegação subvencionadas pelo Estado, com séde na Capital Federal, e organizarem o Lloyd Brasileiro:

Considerando:

I. Que a organização proposta tem o suffragio e o exemplo de outras nações adeantadas, pelos seus effeitos praticos e pelas vantagens multiplas que traz ao Estado na defesa maritima e como auxiliar da Armada Nacional, em caso de guerra;

II. Que este fim, parcial e escassamente obtido por meio de clausulas estabelecidas nos contractos que o Governo tem celebrado com algumas companhias, será alcançado com maior vigor e efficacia, desde que uma administração poderosa, dispondo de grande numero de vasos especialmente construidos em condições de velocidade e outras que os tornem adequados ao serviço de cruzadores, transportes e avisos, puder acudir promptamente ás necessidades do Estado;

III. Que — além do auxilio que assim se póde obter, quanto ao material de guerra, haverá para o Estado a vantagem de conservar um pessoal maritimo apto para o serviço de guerra, conforme uma das clausulas do prospecto que para a realização do Lloyd Brasileiro redigiu e publicou em 1886 o primeiro dos requerentes, acima nomeados, e foi presente com a petição ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas;

IV. Que, não obstante o seu firme proposito de paz e concordia com as demais potencias e a bôa e leal amizade, que de todas esperam, não podem os Estados Unidos do Brasil modificar as condições em que se acham com um littoral extensissimo e numerosos portos commerciaes ao norte e ao sul, necessitados de defesa immediata;

Resolve:

Art. 1. O Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas contractará com os cidadãos Barão de Jaceguay, Dr. Antonio Paulo de Mello Barreto e commendador Manoel José da Fonseca a organização do Lloyd Brasileiro, para o que poderão reunir todas ou algumas das companhias de navegação actualmente subvencionadas pela Republica em uma só empreza nacional.

Art 2.º Todas as obrigações contrahidas pelas companhias assim agrupadas e fundidas ficarão subsistentes do mesmo modo que os seus direitos e assim tambem os direitos e obrigações do Estado, verificados para esse effeito no contracto que se celebrar com o Lloyd Brasileiro.

Art. 3.º Os vapores do Lloyd Brasileiro terão o typo dos da Companhia Transatlantica, que farão parte do dito Lloyd, para os fins indicados neste decreto, de accôrdo com as dimensões que requerer o serviço especial de cada linha.

Art. 4.º Comprehende-se na disposição do art. 2º o total das subvenções com que o Estado auxilia as companhias de navegação que houverem de entrar na organização do Lloyd.

Art. 5.º O prazo da duração do Lloyd Brasileiro será o da Companhia Transatlantica, que termina em 30 de junho de 1906.

Art. 6.º No contracto que o Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas celebrar com os proponentes serão especificados e definidas todas as obrigações para utilidade do Estado aconselham a organização proposta e adoptadas as clausulas usuaes das associações congeneres.

Art. 7.º O Lloyd Brasileiro obrigar-se-ha ao desenvolvimento da navegação da costa e da linha fluvial de Matto Grosso, fazendo nas differentes linhas as novas escalas que o Governo exigir.

Sala das sessões do Governo Provisorio, 19 de fevereiro de 1890, 2º da Republica.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.
Francisco Glycerio.

### 4. — *Proposta á Companhia Progresso Maritimo*

Baixado esse Decreto, não tardaram as providencias para a organização da empreza.

Em 3 de Março daquelle anno, os concessionarios desta, os referidos Srs. Barão de Jaceguay, Antonio Paulo de Mello Barreto e Manoel José da Fonseca, apresentaram aos directores da Companhia Progresso Maritimo, a seguinte proposta:

"Rua da Alfandega, n. 7 — Capital Federal, 3 de Março de 1890 — Aos Srs. Directores da Companhia "Progresso Maritimo" — Os concessionarios do Lloyd Brasileiro, no desejo de levar a effeito, desde já, tão util e patriotica empreza, na qual se comprehende a acquisição da Companhia que dignamente dirigis, têm a honra de vos apresentar a seguinte proposta, rogando-vos vos digneis submettel-a á Assembléa Geral dos Srs. Accionistas da Companhia "Progresso Maritimo".

PROPOSTA — A Companhia "Progresso Maritimo" concorda em fundir-se no Lloyd Brasileiro nas seguintes condições: 1ª — Para os effeitos da fusão proposta, o capital em acções da Progresso Maritimo será de réis 3.000:000$000. 2ª — A Companhia Progresso Maritimo transfere, pela fusão, para o Lloyd Brasileiro o seu activo e o seu passivo, ficando o Lloyd com direito ás dividas activas da Companhia e aos rendimentos desta até o dia da entrega, e com a obrigação de pagar as suas dividas passivas, inclusive a de 1.200:000$000 ao Banco do Brasil. 3ª — Os Accionistas da Progresso Maritimo receberão, por 10 acções integralizadas, 18,75 acções integralizadas do Lloyd, e por 10 acções das que têm apenas 30 o|o realizados receberão 5,625 acções integralizadas do Lloyd. Para as fracções de acções observar-se-ha a seguinte regra: O Accionista que tiver fracção superior a 100$000 receberá mais uma acção entrando com a differença em dinheiro; o que tiver fracção até 100$000 receberá a fracção em dinheiro. 4ª — A entrega da Companhia ao Lloyd far-se-ha até o dia 15 de Abril do corrente anno e no mesmo dia se fará a transferencia das acções na fórma acima estabelecida. Somos, com mui distincta consideração, vossos — Attentos Amigos e Creados — *Barão de Jaceguay. — Antonio Paulo de Mello Barreto. — Manoel José da Fonseca.*"

A proposta foi acceita.

### 5. — *Proposta á Companhia Espirito Santo e Caravellas*

Em 26 do mesmo mez, os alludidos concessionarios mandaram ao Sr. Conde de S. Salvador de Mattosinhos, presidente da Companhia Espirito Santo a Caravellas, esta outra proposta:

"Os abaixo assignados, concessionarios do Lloyd Brasileiro, pelo Decreto n. 208 de 19 de Fevereiro ultimo, desejando aggremiar desde já a esta grande empreza nacional a Companhia de Navegação e Estrada de Ferro

Espirito Santo a Caravellas, que dignamente dirigis, estão preparados para effectuar essa aggremiação sobre as seguintes bases:

1ª — A Companhia de Navegação e Estrada de Ferro Espirito Santo a Caravellas fundir-se-ha no Lloyd Brasileiro pelo valor de 1.700:000$000, com todo seu activo e passivo, direitos e acções, segundo o seu balanço na data da entrega.

2ª — O Lloyd Brasileiro tomará a si o pagamento de todas as dividas passivas e a cobrança, em favor do Lloyd, das dividas activas da Companhia Espirito Santo a Caravellas.

3ª — A entrega da Companhia Espirito Santo a Caravellas far-se-ha até o dia 15 de Abril proximo vindouro, ficando a Directoria autorizada para este fim, assim como para praticar todos os actos necessarios á fusão.

4ª — A Directoria da Companhia Espirito Santo a Caravellas subscreverá acções integralizadas do Lloyd, do valor de 200$000 cada uma, na importancia de 1.700:000$000.

A distribuição das acções do Lloyd pelos accionistas da Companhia Espirito Santo a Caravellas será feita pela Directoria desta ultima, de modo que no dia da entrega possam ser transferidas aos accionistas as acções do Lloyd que lhes competirem.

Se concordais com esta proposta, pedimos-vos que a submettais aos accionistas desta Companhia, com a maior brevidade possivel."

Estas clausulas foram aceitas, com a alteração apenas do valor da Espirito Santo Caravellas, valor que ficou fixado em 2.000:000$000.

## 6. — *Parecer do Conselho Fiscal da Progresso Maritimo*

Digno de nota é o enthusiasmo com que o Conselho Fiscal da Progresso Maritimo propoz fosse aceita a projectada fusão. No seu parecer, os Srs. A. Ferreira da Silva, V. R. da Fonseca e J. Alves de Carvalho, membros desse Conselho Fiscal, escreveram:

"A constituição de uma empreza da ordem do Lloyd Brasileiro é, não sómente a satisfação de uma aspiração nacional de immensas vantagens para o paiz, mas ainda de incontestavel remuneração para os capitaes empenhados nessa empreza, á vista dos favores que lhe concede o Decreto n. 208 de 19 de Fevereiro proximo passado."

## 7. — *Estatutos do Lloyd Brasileiro. — Primeira Directoria*

Em 15 de Abril de 1890 foram approvados os Estatutos da nova empreza, que surgia assim no meio de muito enthusiasmo e illimitadas esperanças.

Pelos Estatutos, o capital social era de 20.000:000$000, dividido em 100.000 acções do valor de 200$000 cada uma, sendo representado o mesmo capital:

1º — em acções integralizadas:

*a*) pelo contracto da Companhia Transatlantica Brasileira, celebrado com o Governo

em 11 de Dezembro de 1888, sobre immigração, e pela concessão do Decreto n. 10.106 de 10 do mesmo mez, contracto e concessão do valor total de Rs. 1.275:000$000;

*b*) pelo valor dos immoveis, material e direitos pertencentes á Companhia Progresso Maritimo, na importancia de 3.000:000$000;

*c*) pelo valor dos immoveis, material e direitos pertencentes á Estrada de Ferro Espirito Santo a Caravellas, na importancia de 2.000:000$000.

2° — em acções a integralizar, na importancia de 13.725:000$000.

Os membros da primeira Directoria e do primeiro Conselho tiveram os seus nomes consignados nos proprios Estatutos.

A primeira Directoria, com mandato para um triennio, era composta dos seguintes Srs.: Barão Mendes Totta, director-gerente; Barão Sampaio Vianna, director-secretario e José Maximiano de Mello a Alvim, director sub-gerente.

O primeiro Conselho Fiscal, com mandato de um anno, teve como seus membros os Srs. Commendador Antonio Bernardo Pinto, Commendador Manoel José da Fonseca e Commendador Domingos Silverio Bittencourt.

## 8. — *Incorporação da Companhia Nacional e da Companhia Brasileira*

Formado o Lloyd Brasileiro, a elle foram incorporadas, em breve prazo, a "Companhia Nacional de Navegação por Vapor" e a "Companhia Brasileira de Navegação por Vapor". Estas duas companhias eram as principaes da sua época. A "Nacional" ligava o Rio de Janeiro aos portos do Sul até Cuyabá; a "Brasileira" unia esta Capital aos portos do Norte até Manáos, recebendo a primeira 621:000$000 e a segunda 573:200$000 de subvenção annual.

A "Nacional" funccionava de accordo com o Decreto n. 9.545, de 18 de Janeiro de 1886; o seu capital era de 4.000:000$000 e distribuia dividendos não raro de 15 o|o. Esta companhia em 1889 consumiu no serviço do trafego, 19.568 toneladas de carvão e transportou 8.683 passageiros de ré e 15.550 de prôa, e 946.832 volumes de carga. As suas acções de 200$000 eram vendidas, em 1890, a 316$000 cada uma. Fôra fundada em 1872 por Francisco José de Figueiredo, para effectuar uma viagem mensal entre Rio de Janeiro e Montevidéo, recebendo a subvenção de 7:500$000 por mez. Extendera os seus serviços, mais tarde, de Montevidéo a Cuyabá, como successora da Companhia Alto Paraguay, que mantinha uma linha de navegação entre estas duas cidades pela subvenção de 25:000$000 por viagem redonda, de accordo com o decreto n. 6.429, de 22 de Dezembro de 1876. (1)

---

(1) A Companhia Alto Paraguay surgiu em 1858, sob a direcção do Sr. José Antonio Soares, que contractou com o Governo Imperial os serviços de navegação a vapor entre Montevidéo e Cuyabá, realizando 2 viagens redondas trimensalmente. O contracto, approvado pelo decreto n. 2.196, de 23 de Junho de 1858, tinha o prazo de 20 annos e dava direito á subvenção de 25:000$000 por viagem redonda e ao dividendo minimo de 12 °|°. Um dos seus vapores foi o historico "Marquez de Olinda", cujo aprisionamento, em Assumpção, pelo dictador Lopes, em fins de 1864, iniciou a guerra do Paraguay. O contracto de navegação foi rescindido, devido á guerra, pelo decreto n. 3.360, de 12 de Dezembro de 1864, e a navegação só foi restabelecida, finda a guerra, pelo decreto n. 4.535, de 7 de Junho de 1870, que approvou o contracto Conceição, modificado posteriormente pelo decreto n. 6.429, de 22 de Dezembro de 1876.

A "Brasileira" era ligada ao contracto approvado pelo Decreto n. 9.799, de 15 de Novembro de 1887. Tinha um capital de 5.000:000$000 e distribuia dividendos que, no primeiro semestre de 1889, attingiram 18 o/o. N'esse anno consumiu 20.824 toneladas de carvão e transportou 7.939 passageiros de ré, 26.481 passageiros de próa, assim como 826.572 volumes de carga. As suas acções de 200$000 eram negociadas, em 1890, a 370$000 cada uma.

## 9. — *Emprestimo de* 12.000:000$000

Incorporadas ao Lloyd estas duas fortes emprezas, os directores do Lloyd, seduzidos pela grandeza do programma que pretendiam realizar, trataram de obter, além do capital fornecido pelos accionistas, outros recursos, e, em 2 de Junho de 1890, obtiniam do Banco do Brasil, então dirigido pelo Conselheiro Manoel Pinto de Souza Dantas, um emprestimo de 12.000:000$000, emittindo *debentures* ao juro annual de 7 o/o. (1)

O Lloyd deu, como garantia do emprestimo, os bens da "Brasileira" e da "Nacional", inteiramente livres e desembaraçados, os da Companhia Progresso Maritimo, já hypothecados ao proprio Banco do Brasil, e os da Companhia de Navegação e Estrada de Ferro de Espirito Santo a Caravellas, onerados com a divida de 200.000 libras, contrahida na praça de Londres. Foi promettida tambem, como garantia, a ilha de Mocanguê, que devia ser adquirida logo depois de realizado o emprestimo.

A escriptura foi ratificada em 6 de Maio de 1891 (2), depois das transferencias dos titulos de propriedade de todos os bens que constituiam os acervos das companhias aggremiadas. Taes transferencias se realizaram por escripturas de 16, 18 e 20 de Março de 1891.

## 10. — *Compra da Ilha de Mocanguê*

Logo depois da escriptura de 2 de Junho de 1890, foi comprado dos Srs. Wilson Sons & C°. a ilha de Mocanguê Pequeno, com o dique "Commercio", por 1.200:000$000, e foram adquiridas as officinas de machinas e fundições do Sr. Commendador Antonio Gomes de Mattos.

## 11. — *Elementos iniciaes. — Material fluctuante. — Pessoal superior e agentes*

Para os seus serviços dispunha então o Lloyd dos seguintes elementos:

| NAVIOS | *Tonel. bruta* |
|---|---|
| *da Companhia Nacional:* | |
| Rio Pardo . . . . . | 1.509 |
| Rio Paraná. . . . . | 1.509 |
| Rio Grande. . . . . | 1.435 |

(1) Tabellião Cruz — L. n. 59, fls. 54 a 59.
(2) Tabellião Cruz — L. n. 64, fls. 8 e seguintes.

| | | |
|---|---|---|
| Rio de Janeiro | 1.435 | |
| Rio Negro (ex-Itajahy) | 1.192 | |
| Rio Verde | 120 | |
| Porto Alegre | 1.490 | |
| Desterro (Florianopolis) | 1.495 | |
| Diamantino | 760 | |
| Ladario | 760 | |
| Rapido | 350 | |
| Humaytá | 297 | |
| Cosipó | 220 | |
| Laguna (antigo) | 411 | |
| Aymoré | 665 | 13.648 |
| *da Companhia Brasileira*: | | |
| Brasil | 2.033 | |
| Alagoas | 1.989 | |
| Maranhão | 1.916 | |
| Manáos | 1.719 | |
| Pernambuco | 1.736 | |
| Espirito Santo | 1.737 | |
| Pará (Rodas) | 1.544 | 12.644 |
| *da E. de F. Espirito Santo a Caravellas*: | | |
| Victoria | 551 | |
| Mayrinck | 551 | |
| Mathilde | 287 | |
| Rio S. João | 50 | 1.655 |
| Total | | 27.947 |

PEQUENAS EMBARCAÇÕES

*da Companhia Nacional* (em serviço na linha de M. Grosso):

Chatas: Queguahy, Taguahy, Tamengo, Turumã e Madeira.

*da Companhia Brasileira*:

Lanchas a vapor: S. Francisco, e Parahyba.

*da Companhia Progresso Maritimo*:

Lanchas a vapor: Lucy, Agobar, Subtil, Santa Rosa, Syther e Olivia.

| | *Tonel. de carga* |
|---|---|
| Saveiros cobertos: | |
| Henriqueta | 60 |
| Gabriel | 45 |
| Eduardo | 50 |
| Justino | 50 |
| Congo | 50 |
| Leonor | 45 |
| Ideal | 65 |
| Sepetiba | 55 |
| Palhabote | 45 |
| Giava | 65 |
| Techer | 55 |
| Lima Macedo | 55 |
| Raphael | 55 |
| Vicenzi | 55 |
| Jacomo | 55 |
| Tagus | 54 |
| Tamar | 54 |
| Elbe | 54 |
| Trent | 54 |
| Paraguay 2° | 54 |
| Roma | 54 |
| Neva | 54 |

*da Companhia Progresso Maritimo:*

| | |
|---|---|
| Saveiros cobertos: | |
| La Plata | 54 |
| Orion | 54 |
| Carpinete | 54 |
| Caneco | 54 |
| Gambôa | 54 |
| Birmania | 80 |
| Adria | 65 |
| Paraguay | 65 |
| Teixeira | 70 |
| Saveiros descobertos: | |
| Mauá | 110 |
| Nilo | 30 |
| Rolla | 30 |

Chatas:

| | |
|---|---|
| Alliança | 110 |
| Patria | 80 |
| Isabel | 70 |

Catraias:

| | |
|---|---|
| Emilia | 45 |
| Gloria | 45 |
| S. Manoel | 25 |
| União | 30 |
| Vasco | 25 |
| Jazida | 32 |
| Tentadora | 25 |
| Colombina | 50 |
| Benguella | 45 |
| Virginia | 40 |
| Ambry | 10 |
| Leão | 8 |
| Diana | 12 |
| Zaire | 8 |
| Loanda | 8 |
| America | 25 |
| Camponeza | 25 |
| Victoria | 25 |
| Bimbarra | 25 |
| Marú | 25 |
| Joaquina | 25 |
| S Domingos | 25 |

Lanchas a remo:

| | |
|---|---|
| Independencia | 7 |
| America | 7 |

Botes:

D. Jayme;
Andorinha;
Theodoro;
Tijuca;
Nenê;
Americano;
Oceano;
Carioca
Minho.

IMMOVEIS

*da Companhia Progresso Maritimo:*

Predios á rua Santo Christo ns. 1 e 3;
Palacete á rua da Gambôa n. 249;
Armazem á rua da Gambôa n. 247;
8 casas á rua da Gambôa n. 245, letras A, B, C, D, E, F, G, e H;
Trapiche "Rio de Janeiro", na Gambôa, á rua Conselheiro Zacharias;
Armazem em construcção;
Carreira (plano inclinado);
Grande terreno e cáes;
Officinas de machinas;
Dique da Saude.

*da Companhia Nacional:*

Terreno em Paranaguá;
Predio em Corumbá;
Terrenos no Morro do Conselho, Pedra de Amollar e Bahia do Tamengo.
Galpão em Assumpção;
Trapiche "Central", no Rio, á rua da Saude ns. 14, 16 e 18 (Linha do Sul);

*da Companhia Brasileira:*

Trapiche "Rio de Janeiro", á rua da Saude ns. 24 a 30 (Linha do Norte);
Trapiche da Pesca, no Pará;
Trapiche "Lloyd Brasileiro" ou "Agencia", no Pará.

*da Companhia de Navegação e Estrada de Ferro Espirito Santo e Caravellas:*

Estrada de Ferro de Cachoeiro de Itapemirim ao Alegre e Ramal do Castello, com 71.700 metros de extensão (1);
Trapiche "Reis", á rua da Saude ns. 4, 6 e 8;
Trapiche "Caravellas", á rua da Saude n. 34 (Linha do Centro).

PESSOAL SUPERIOR E AGENTES

Os serviços eram dirigidos pelos Directores, auxiliados pelos chefes de serviço:
Contabilidade — Augusto de Oliveira Pinto.
Escripta — José Ramos de Azevedo.
Contadoria — João José de Moraes Tavares.
Thesouraria — José Joaquim de Magalhães.
Officinas — Dr. Antonio Gomes de Mattos.

(1) O Estado do Espirito Santo garantia á Estrada os juros de 7 °|° sobre o capital de 1.250:000$000.

Foram agentes da companhia, na sua phase inicial, os seguintes:

*Sul*:

Santos — Antonio Soares Gomes.
Antonina — Marques Machado & Comp.
S. Francisco — Sergio Augusto Nobrega.
Itajahy — Asseburg & Willerding.
Desterro — Virgilio José Villela.
Rio Grande — Salvador Moutinho.
Pelotas — Alfredo Moutinho.
Porto Alegre — Antonio da Silva Fróes Junior.
Montevidéo — Henrique Sá.
Cananéa — Joaquim José de Oliveira Netto.
Iguape — Antonio Ferreira de Aguiar.

*Norte*:

Victoria — José Ribeiro Coelho.
Bahia — F. A. Hasselmann & Comp.
Maceió — Vasconcellos, Guimarães & Comp.
Recife — Pereira Carneiro & Comp.
Parahyba — Augusto Gomes e Silva.
Natal — Odilon Garcia.
Ceará — S. R. Sousa.
Maranhão — Carlos A. Franco de Sá.
Pará e Manáos — Rodrigues, Vieira & Comp.

*Centro*:

Itapemirim — Simão Rodrigues Soares.
Piuma — Duarte & Beiriz.
Guarapary — Jacintho M. Ramalhete.
Benevente — Augusto Souza & Comp.
Barra de S. Matheus — Bastos & Filho.
Cidade de S. Matheus — Joaquim dos Santos Neves.

12. — *Contracto com o Governo*

Com taes elementos, o Lloyd assumiu o compromisso de iniciar linhas transatlanticas e desenvolver a cabotagem, esta já a cargo das companhias incorporadas, assi-

quando o contracto, a que se refere o Decreto n. 857, de 13 de Outubro de 1890, que, pela sua importancia, aqui é transcripto:

## DECRETO N. 857 — DE 13 DE OUTUBRO DE 1890

*Regula o serviço do Lloyd Brasileiro*

O Marechal Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, constituido pelo Exercito e Armada, em nome da Nação:

Visto o decreto n. 208, de 19 de Fevereiro de 1890, que autorizou a organização do Lloyd Brasileiro;

Visto o decreto n. 10.106, de 10 de Dezembro de 1888, que concedeu isenções á empreza da navegação transatlantica, nos termos do n. XI, § 1°, verba 31, art. 7° da lei n. 3.397, de 24 de Novembro do dito anno;

Vistos os decretos n. 8.854, de 5 de Janeiro de 1883 e n. 9.590, de 24 de Abril de 1886, que renovaram o contracto celebrado com a Companhia Brasileira de Navegação a Vapor, em data de 24 de Janeiro de 1874;

Visto o decreto n. 9.545, de 9 de Janeiro de 1886, approvando as clausulas de renovação dos contractos celebrados com a Companhia Nacional de Navegação a Vapor, á qual incumbe o serviço das linhas do sul, intermediaria, Matto Grosso, Itacal de Santa Catharina;

Visto o contracto celebrado com a Companhia Escuna, Santos e Cananéia, em data de 10 de Maio de 1889;

Attendendo a que, nos termos do art. 1° do citado Decreto n. 208, de 19 de Fevereiro de 1890, agremiaram-se aquellas companhias subvencionadas pelo Estado, para o fim de compôr o Lloyd Brasileiro:

Resolve que o serviço da navegação de todas as linhas, a que está obrigado o Lloyd Brasileiro, seja regulado pelas clausulas seguintes, assignadas por Francisco Glicerio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o faço executar.

Sala das sessões do Governo Provisorio, 13 de Outubro de 1890, 2° da Republica.

(a) Manoel Deodoro da Fonseca.
Francisco Glicerio.

CLAUSULAS A QUE SE REFERE O DECRETO N. 857 DESTA DATA

I

O Lloyd Brasileiro obriga-se a realizar as seguintes viagens:

1° — Linhas transatlanticas — entre o porto de Santos e Hamburgo e entre o de Santos e Genova.

Estas linhas terão por escalas, na Republica, os portos do Rio de Janeiro, Bahia, Maceió e Pernambuco, e na Europa os de Lisboa, do Havre e de Antuerpia na linha de Hamburgo e o de Marselha na de Genova.

Nas duas linhas supramencionadas os paquetes farão annualmente 12 viagens redondas.

Além do serviço regular das duas linhas, e sem prejuizo dellas, o Lloyd poderá empregar os seus paquetes no transporte de immigrantes de qualquer procedencia da Europa ou das ilhas dos Açores, Madeira e Canarias para o Rio de Janeiro ou para qualquer dos Estados por conta destes ou do Governo Federal, sujeitando-se o Lloyd a todas as obrigações estabelecidas para as viagens das linhas regulares, excepto as relativas a dias determinados de partida e de chegada e a escalas obrigadas.

2° — Linha do Norte — Entre os portos do Rio de Janeiro e norte da Republica.

Serão feitas mensalmente quatro viagens redondas, partindo os vapores do Rio de Janeiro até ao porto de Manáos, com escalas tanto na ida como na volta pelos portos das capitaes do Espirito Santo, Bahia, Alagoas, Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte, Ceará, Maranhão, Pará e Amazonas, e assim tambem no de Obidos deste Estado e no da Amarração no Estado de Piauhy, cumprindo ao Lloyd ter neste ultimo ponto o material apropriado para o transporte de passageiros e cargas.

O porto da escala na Parahyba do Norte será o de Cabedello, onde o Lloyd terá lancha a vapor para o embarque e desembarque dos passageiros e suas bagagens da capital do mesmo Estado ou com destino a ella, sem que este serviço possa exigir qualquer retribuição.

3° — Linha do sul — Entre Rio de Janeiro, Porto Alegre e Montevidéo.

Serão feitas mensalmente quatro viagens redondas, a saber: duas com as seguintes escalas: Rio de Janeiro, Santos, Desterro, Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, e duas com as seguintes: Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Antonina, S. Francisco, Desterro, Rio Grande e Montevidéo.

O transporte das malas do Correio e dos passageiros e suas bagagens, entre os portos do Rio Grande e Porto Alegre, será feito por vapores especiaes, á custa do Lloyd, e o de S. Francisco, pela linha fluvial.

4° — Linha intermediaria — Entre os portos da capital da Republica e Montevidéo.

Será feita mensalmente uma viagem redonda com escalas pelos portos da 2ª serie da linha do sul, e mais pelos de Iguape, Cananéa e Itajahy.

Os vapores ficarão isentos da obrigação da entrada no porto de Itajahy sempre que não for isto praticavel, devendo neste caso o transporte das malas e passageiros com as respectivas bagagens ser feito em escaleres ou em vapores apropriados, á custa do Lloyd, desde o logar em que se der fundo, que será o mais approximado possivel do referido porto até ao desembarque e vice-versa.

Nesta hypothese o prazo de demora será contado do momento em que chegarem ao porto os escalares ou vapores especiaes com as malas do Correio.

5° — Linha fluvial de Santa Catharina — Serão feitas mensalmente cinco viagens redondas, sendo duas para o norte com escalas por Tijucas, Porto Bello, Itajahy e S. Francisco, e tres para o sul por Laguna.

6° — Linha fluvial de Matto Grosso — Entre Montevidéo e Cuyabá.

Serão feitas mensalmente duas viagens redondas, partindo de Montevidéo com escalas por Paraná, La Paz, Goyá, Bella Vista, Corrientes, Cerrito, Humaytá, Pilar,

Villa Franca, Assumpção, Rosario, Conceição, Apa, Olympo, Coimbra, Albuquerque, Corumbá e Cuyabá.

7º — Linha do Espirito Santo e Cannavieiras — Entre os portos da capital e os de S. Matheus e Cannavieiras.

Serão feitas mensalmente duas viagens redondas, sendo uma para S. Matheus, com escalas por Itapemirim, Piuma, Benevente, Guarapary, Victoria, Santa Cruz, Rio Doce e S. Matheus; a outra a de Cannavieiras com escalas por Itapimirim, Victoria e Caravellas.

As viagens ao Rio Doce serão feitas por um vapor especial que, partindo da Victoria, fará escala por Santa Cruz, devendo encontrar-se com o vapor costeiro da linha de Cannavieiras no porto de Victoria.

## II

Os vapores que o Lloyd adquirir para o serviço da navegação a que se obriga serão construidos de aço da 1ª qualidade, terão duplo fundo do systema cellular, preparado para receber lastro de agua, sendo divididos em compartimentos estanques, de modo que, ainda quando um delles se encha de agua, o navio continue a fluctuar; outrosim, terão as plataformas necessarias com o convez reforçado debaixo dellas, afim de que possam supportar canhões raiados.

Nos vapores das linhas transatlanticas haverá duas aberturas no costado, acima da linha d'agua, para tubos destinados ao lançamento de torpedos Whitehead. Terão esses vapores seis canhões de doze centimetros de calibre.

Na linha do norte os vapores terão dois canhões de tiro rapido de 40 millimetros e quatro metralhadoras Nordenfelt de 25 millimetros.

Nas outras linhas o armamento será de 4 metralhadoras Nordenfelt de 25 millimetros.

As machinas motoras serão do systema de triplice expansão e as respectivas caldeiras, bem como os paióes destinados a receber munições de guerra, serão collocados abaixo da linha da agua do navio convenientemente carregado ou lastrado e além disso protegidos por carvoeiras lateraes.

Serão, em summa, construidos de modo que em poucos dias possam ser transformados em cruzadores, avisos de esquadra, transportes de guerra, etc.

Terão todos os aperfeiçoamentos geralmente adoptados para segurança da navegação, commodidade dos passageiros e compartimento especial para o bom acondicionamento das malas do Correio.

## III

Os vapores da 1ª linha (transatlantica) terão accommodações para 100 passageiros, pelo menos, de 1ª e 2ª classe e alojamento para 1.000 passageiros de 3ª classe, immigrantes ou tropa, e capacidade para 1.000 toneladas de carga pelo menos.

Os da 2ª linha (norte) terão accommodações pelo menos para 100 passageiros de ré e alojamento para 400 de prôa, immigrantes ou tropa, e capacidade para 600 toneladas de carga.

Os da 3ª e 4ª linha (sul e intermediaria) terão accommodações para 50 passageiros pelo menos de ré e alojamento para 200 de prôa, immigrantes ou tropa, e capacidade para 300 toneladas de carga pelo menos.

Os da 5ª linha (fluvial de Santa Catharina) terão accommodações para 20 passageiros pelo menos de ré e alojamento para 50 de prôa immigrantes ou tropa, podendo estes ser levados no convez, e capacidade para 150 toneladas de carga pelo menos.

Os da 6ª linha (Matto Grosso), vapores empregados na linha de Montevidéo a Corumbá, terão accommodações para 50 passageiros pelo menos de ré e alojamento para 100 de prôa, immigrantes ou tropa, e capacidade para 200 tonleadas de carga pelo menos.

Os vapores empregados na linha de Corumbá a Cuyabá terão accommodações para 30 passageiros pelo menos de ré e alojamento para 50 de prôa, immigrantes ou tropa, e capacidade para 80 toneladas de carga pelo menos.

Os da 7ª linha (Espirito Santo e Cannavieiras) terão accommodações para 50 passageiros pelo menos de ré, e alojamento para 100 de prôa, immigrantes ou tropa, e capacidade para 150 toneladas de carga pelo menos.

IV

Os vapores da 1ª linha (transatlantica) terão a marcha de 13 milhas por hora no minimo e attingirão a de 16 milhas, o que se verificará em experiencias feitas sobre a milha media na bahia do Rio de Janeiro, por occasião da apresentação dos paquetes.

A marcha media no mar será verificada pela derrota da primeira viagem dos paquetes da Europa para o Brasil.

Nas demais linhas terão os paquetes o minimo de 10 milhas por hora e, em caso de necessidade, de 13, verificadas do mesmo modo que fica estatuido em relação á linha transatlantica.

V

O numero de embarcações ordinarias, de salva-vidas, das cintas de salvação, quantidade dos sobresalentes, aprestos indispensaveis ao serviço nautico, bem como os objectos destinados ao uso dos passageiros, serão fixados em tabella especial elaborada pelo Lloyd, de accordo com o inspector da navegação, e submettida á approvação do Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

VI

As condições de acceitação dos paquetes acima mencionados serão verificadas por uma commissão de profissionaes nomeada pelo Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, da qual fará parte o inspector da navegação.

Por occasião da apresentação de cada paquete o Lloyd entregará ao Ministerio da Agricultura documento comprobatorio do custo do navio e relação dos aprestos, sobresalentes e mais objectos que lhe pertençam.

VII

Os paquetes serão commandados de preferencia por officiaes da Armada nacional ou que tenham a ella pertencido, ou por capitães experimentados da marinha mercante do paiz.

VIII

O pessoal das machinas será escolhido de preferencia entre os machinistas e foguistas nacionaes e as tripulações tambem formadas de preferencia por expraças do Corpo de Marinheiros Nacionaes, ou praças effectivas do mesmo corpo que hajam para esse fim obtido a necessaria licença do Ministerio da Marinha.

IX

O numero dos officiaes, machinistas, foguistas, marinheiros e criados de bordo será fixado em tabella sujeita á approvação do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

X

Os vapores serão nacionalizados brasileiros e isentos de qualquer imposto de transmissão de propriedade e de matricula; gosarão todos os privilegios, isenção e vantagem de paquetes, praticando-se a respeito de suas tripulações como se pratica com as dos navios de guerra, o que, entretanto, não os isentará das disposições dos regulamentos de policia, das alfandegas e capitanias de portos.

XI

Ficam isentos dos direitos de importação e de expediente os materiaes e sobresalentes que o Lloyd introduzir para seu consumo.

XII

Para a navegação entre o porto de Santos e o de Hamburgo, e o de Santos e de Genova, o Lloyd adquirirá e apresentará á apreciação do Ministro dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, quatro vapores inteiramente novos.

O prazo para apresentação de taes vapores, promptos para começar o serviço, será de 30 mezes contados da data do contracto.

Entretanto, o Lloyd poderá iniciar o serviço da dita linha com os paquetes que

apresentar promptos e que forem aceitos antes do prazo de 30 mezes acima fixado, embora não possa effectuar o numero de viagens estipulado no contracto, não ficando, neste caso, sujeito á multa por não realizar o numero de viagens contractado.

XIII

No caso de innavegabilidade ou perda de algum paquete, será permittido substituil-o, com previa permissão do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, por outro vapor, fretado, que se approxime o mais possivel das condições exigidas para os paquetes do Lloyd, quanto a dimensões, segurança de navegação, marcha e accommodações.

A substituição será provisoria até que o Lloyd apresente outro, de accordo com as indicações da clausula 2ª., no prazo que pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas lhes for marcado.

XIV

Em qualquer tempo, durante o prazo do contracto, o Governo terá o direito de comprar ou tomar a frete compulsoriamente os paquetes do Lloyd, ficando este obrigado a substituir os que forem comprados dentro do prazo de 14 mezes.

XV

A compra e o fretamento compulsorios serão effectuados mediante previo accordo do preço ou arbitramento, no caso de desaccordo, observando-se, neste caso, as regras da clausula 33ª.

Nos casos de força maior o Governo poderá lançar mão de paquete, independente de previo accordo, sendo posteriormente regulada a indemnização que for devida ao Lloyd

XVI

O Lloyd obrigar-se-á a transportar gratuitamente:

1°. — O inspector da navegação subvencionada, quando viajar em serviço;

2°. — Os empregados dos Correios da Republica, incumbidos de commissão relativa ao serviço da respectiva repartição, e o empregado que for designado pelo director geral dos Correios paa acompanhar as malas da correspondencia;

3°. — O empregado da Inspectoria Geral das Terras e Colonização, que for incumbido pelo respectivo chefe de acompanhar os immigrantes ou fiscalizar o serviço de immigração a bordo dos paquetes;

4°. — Um ou dois praticos ao serviço do Governo que forem incumbidos de verificar o estado dos canaes nas circumscripções de praticagem.

A todos esses funccionarios o Lloyd, além da accommodação devida, fornecerá comedorias;

5°. — As malas do Correio, nos termos da legislação vigente;

6°. — Os dinheiros publicos remettidos pelo Thesouro Nacional para as Thesourarias federaes ou destas para o Thesouro.

Os commandantes dos paquetes ou officiaes de sua confiança receberão ou entregarão, passando ou exigindo quitação nas respectivas repartições, não só as malas do Correio, mas tambem os caixotes ou pacotes de dinheiro pertencentes ao Thesouro ou ás Thesourarias, não sendo, entretanto, obrigados a verificar a respectiva importancia; a responsabilidade dos commandantes cessará desde que na occasião da entrega reconhecer-se que os sellos appostos estão intactos e sem nenhum signal de violação;

7°. — O objectos remettidos ao Museu Nacional ou á Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas para aquelle estabelecimento;

8°. — Os objectos destinados ás exposições officiaes ou auxiliadas pelo Governo;

9°. — As sementes e mudas de plantas destinadas aos jardins ou estabelecimentos publicos.

## XVII

O Lloyd fará o abatimento de vinte e cinco por cento na importancia dos fretes das cargas que transportar por conta do Governo Federal ou dos Governos dos Estados, nas linhas costeiras e fluviaes, e assim tambem nos preços das passagens.

Fica entendido que não haverá indemnização pelas passagens de Estado concedidas até á assignatura do contracto nos vapores do Lloyd ou nos das extinctas companhias Brasileira, Nacional e Espirito Santo e Caravellas.

Relativamente aos vapores transatlanticos, o abatimento do frete será de 30 °|°, exceptuando-se a carga do carvão ou do ferro, que terá o abatimento de 10 °|°. Não haverá abatimento no transporte de munições de guerra. De accordo com o n. 10 da clausula 4ª. do Decreto n. 10.106, de 10 de Dezembro de 1888, o Lloyd fará abatimento de 10 °|° no preço do frete do assucar nacional exportado para o exterior.

## XVIII

Nas passagens dos funccionarios publicos, civis ou militares e respectivas familias que viajarem nas linhas transatlanticas por conta do Governo, fará o Lloyd o abatimento de 10 °|°.

## XIX

Nas passagens dos immigrantes haverá o abatimento de 30 °|° nas linhas costeiras.

Os immigrantes menores de 10 annos terão a reducção de 50 °|° dos preços das passagens.

## XX

O Lloyd obriga-se a effectuar o transporte dos immigrantes que pela Inspectoria Geral de Terras e Colonização forem dirigidos para os Estados da Republica nos termos seguintes:

Dentro de 72 horas depois de avisado por aquelle funccionario, nos casos de u gencia, ou de 8 dias no maximo em casos ordinarios, o Lloyd procederá ao transpor dos immigrantes em seus paquetes ou em vapores que fretará especialmente para es serviço e que deverão ter as condições de segurança e conforto necessario.

Se no prazo que lhe for marcado o Lloyd não der o transporte exigido a Insp ctoria de Terras fretará os vapores necessarios por conta do Lloyd.

XXI

Cada um dos paquetes da 1ª linha transatlantica, da 2ª norte, da 3ª sul e da 4 intermediaria, e fluvial de Matto Grosso até Corumbá, terá um medico e uma ambu lancia sortida com os medicamentos e instrumentos cirurgicos mais necessarios.

Os vapores das outras linhas terão ambulancias.

XXII

Haverá em cada um dos paquetes commodo convenientemente preparado para servir de enfermaria aos passageiros de 3ª classe.

XXIII

O Lloyd apresentará desde já á approvação do Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, tabella geral das passagens, fretes, dias de chegada, sahida e demora nos portos das differentes linhas.

XXIV

Proceder-se-á de 2 em 2 annos á revisão das tarifas de passagens e fretes, de accôrdo com as partes contractantes, e depois de approvadas as novas tarifas nenhuma alteração se fará nellas, salvo tambem por accordo mutuo.

XXV

Pela inobservancia das clausulas do contracto, não estando provada força maior, o Lloyd ficará sujeito ás seguintes multas:

De 2:000$ por mez ou por fracção maior de 15 dias que exceder do prazo marcado para apresentação dos vapores de que tratam as clausulas 12ª e 14ª.

De importancia igual á importancia da subvenção que teria de receber, se deixar de fazer alguma das viagens do contracto, o qual será rescindido se a interrupção exceder ao prazo de 3 mezes.

De 2:000$ a 5:000$, se a viagem começada não fôr concluida, caso em que não terá direito á subvenção.

Se, porém, a viagem fôr interrompida por força maior, sem a multa que será imposta nem deixará de receber a subvenção correspondente ao numero de milhas navegadas, que será calculado pela derrota mais curta entre o porto inicial da viagem e o logar em que esta tiver sido impedida.

De 200$ a 400$ por prazo de 12 horas que exceder á Lista para a saida do paquete e dos portos iniciaes e dos das escalas.

De 100$ a 300$ por dia de demora na chegada dos paquetes.

De 200$ a 500$ pela demora na entrega das malas postaes, ou pelo seu mal acondicionamento a bordo.

Esta multa será de 1:000$ no caso de extravio ou perda de uma dellas.

De 200$ a 600$ pela infracção ou inobservancia das clausulas do contracto para a qual não haja multa especial.

O prazo de 12 horas será contado somente quando a demora fôr maior de 3 horas.

## XXVI

O Lloyd deverá apresentar ao inspector da navegação subvencionada a estatistica dos passageiros e cargas que seus paquetes houverem transportado no trimestre anterior.

A estatistica será feita no modelo adoptado ou que fôr adoptado pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, e entregue nos primeiros 15 dias do trimestre seguinte.

## XXVII

Os paquetes do Lloyd serão visitados, de 4 em 4 mezes, na presença do inspector da navegação subvencionada, o que não dispensará a visita estabelecida pela legislação em vigor.

## XXVIII

O Lloyd entrará adeantadamente para o Thesouro Nacional com a importancia mensal de 1/2 o/o das subvenções concedidas pelo Governo para o pagamento das gratificações ao inspector da navegação subvencionada e ao fiscal da linha de Matto Grosso.

## XXIX

Relativamente ás linhas transatlanticas, quando o lucro liquido repartido de maneira o serviço regular exceder de 10 o/o annualmente, deverá o Lloyd obrigado a fazer no preço das passagens dos immigrantes uma reducção equivalente á metade do excesso de 10 o/o.

## XXX

As estações fiscaes dos portos da Republica expedirão os despachos necessarios para se proceder ao embarque e desembarque da carga ou das consumpções que elles

transportarem, com preferencia á carga ou descarga de qualquer outro navio, e sem embargo de ser domingo ou dia feriado, admittindo, por conseguinte, a despachos antecipados a carga e as encommendas que tiverem de ser transportados nos paquetes do Lloyd.

XXXI

O Lloyd, em retribuição dos serviços especificados neste contracto, terá direito ás seguintes vantagens:

Art. 1.° Subvenção de 25:000$000 por viagem redonda que effectuar em cada uma das linhas regulares de Santos a Hamburgo e de Santos a Genova, ou de 300:000$ pelas 12 viagens das referidas duas linhas.

§ 1.° Se o Lloyd na primeira viagem de seus paquetes transatlanticos, dos portos onde forem construidos para o Brasil, fizer escalas estipuladas para qualquer das duas linhas e cumprir as demais obrigações do contracto, terá direito á subvenção de 15:000$ para cada uma dessas viagens.

§ 2.° Subvenções de 25:000$ por viagem redonda destinada ao transporte de immigrantes, de conformidade com o n. 1 da clausula 1ª, sendo que sómente terá direito a esta subvenção quando tiver sido votada no orçamento verba destinada a esse serviço.

§ 3.° Preferencia em igualdade de condições para a introducção de immigrantes, cujas passagens tenham de ser pagas pelo Governo, até ao numero de immigrantes que possa introduzir nos seus paquetes.

§ 4.° Direito de introduzir 20.000 immigrantes europeus, annualmente, pelo prazo de 5 annos e pelos preços de passagens dos contractos em vigor para a introducção de immigrantes europeus, podendo empregar neste serviço, durante a construcção de seus paquetes, vapores de qualquer nacionalidade, comtanto que satisfaçam as condições exigidas nos referidos contractos.

Art. 2.° Subvenção de 12:775$ por viagem redonda que effectuar entre os portos do Rio de Janeiro e Manáos ou 51:100$ por mez pelas quatro viagens a que se obriga pelo presente contracto.

Art. 3.° Subvenção de 4:500$ por viagem redonda que effectuar na linha do sul entre os portos da capital da Republica e os de Porto Alegre e Montevidéo, ou 18:000$ pelas quatro viagens a que se obriga pelo presente contracto.

Art. 4.° Subvenção de 9:000$ por viagem redonda que effectuar na linha intermediaria entre os portos da capital da Republica e o de Montevidéo.

Art. 5.° Subvenção de 2:250$ pelas cinco viagens redondas que mensalmente effectuar na linha fluvial de Santa Catharina.

Art. 6.° Subvenção de 22:500$ por viagem redonda que effectuar na linha fluvial de Matto Grosso ou 45:000$ mensaes pelas duas viagens redondas a que se obriga pelo presente contracto.

Art. 7.° Subvenção de 2:083$333 por viagem redonda que effectuar na linha do Espirito Santo e Caravellas ou 4:166$666 mensaes pelas duas viagens redondas a que se obriga pelo presente contracto.

XXXII

O pagamento da subvenção effectuar-se-á no Thesouro Nacional, depois de concluida a viagem, mediante requerimento do Lloyd, recibo das malas do Correio e informação do inspector da navegação subvencionada.

XXXIII

No caso de desaccordo entre o Lloyd e o Governo sobre a intelligencia de alguma ou algumas disposições do contracto, a questão será resolvida por arbitramento.

As partes interessadas louvar-se-ão no mesmo arbitro ou cada uma escolherá o seu arbitro, os quaes antes de tudo deverão designar o terceiro, que será o desempatador, se, porventura, os dois não chegarem a accordo ácerca do assumpto submettido a seu julgamento.

Se os dois arbitros escolhidos pelas partes interessadas discordarem sobre a designação do terceiro arbitro, deverá apresentar cada um o nome de um outro, e a sorte designará entre elles o terceiro arbitro.

Fica entendido que este não será obrigado a decidir-se por um dos dois laudos, mas se a questão versar sobre valores não poderá ultrapassar os limites fixados pelos arbitros.

XXXIV

O prazo da duração do contracto finalizará em 30 de Junho de 1906.

Durante o prazo do contracto, o Lloyd terá preferencia em igualdade de condições para contractar o serviço de outras linhas de navegação que o Governo entender dever subvencionar ou favorecer de qualquer modo.

Este direito prevalecerá para a innovação do contracto.

Capital Federal da Republica dos Estados Unidos do Brasil, 13 de Outubro de 1890. — (a) *Francisco Glycerio*.

## O LLOYD SECÇÃO DA EMPREZA DE OBRAS PUBLICAS NO BRASIL

(De 2-10-1891 a 10-12-1892)

### 13. — *Proposta da Empreza de Obras Publicas no Brasil*

Com os elementos de que dispunham, os directores do Lloyd atiraram-se ao trabalho com justificada alegria, entrevendo para a novel empreza, dentro das vantagens que lhe garantia o Governo da Republica, um porvir dos mais prosperos.

Inicialmente, os negocios do Lloyd correram bem. As suas acções de 200$000, nominaes, negociadas a 186$000 em 1890, subiram, em principios de 1891, até cerca de 300$000 cada uma.

Havia navios a receber nos estaleiros europeus, já encommendados pela "Nacional" e pela "Brasileira"; outros navios iam ser comprados no Sul.

Tudo denotava que a prosperidade da joven companhia de navegação se firmaria cada vez mais.

Os homens de negocios de então não podiam deixar de acompanhar sympathicamente o Lloyd nos seus primeiros surtos progressistas, e dentre elles se destacou o Sr. Dr. Manoel Buarque de Macedo, que pensou logo em envolver a promettente empreza no vasto circulo de sua actividade industrial e commercial. O Sr. Buarque de Macedo, como presidente da "Empreza de Obras Publicas no Brasil", apresentou, em 4 de Maio de 1891, a seguinte proposta ao Lloyd:

PROPOSTA:

Srs. Directores do Lloyd Brasileiro.

Tendo a Directoria da Empreza de Obras Publicas no Brasil submettido á assembléa geral extraordinaria de seus respectivos accionistas um plano geral de viação ferrea, maritima e fluvial para ser levado a effeito por conta da mesma empreza, foram-me concedidos pela mesma assembléa todos os poderes necessarios em direito, inclusive o de propor e acceitar a fusão de companhias que tenham a seu cargo serviços que convenha comprehender no alludido plano. E' porque o Lloyd Brasileiro é uma das companhias que exploram serviços de navegação nas condições acima indicadas, propõe á directoria da empreza a fusão da mesma companhia sobre as seguintes bases:

Passará para a Empreza de Obras Publicas no Brasil o acervo do actual Lloyd Brasileiro, com todas as vantagens, responsabilidades e compromissos

que serão verificados pela respectiva escripturação, ficando á mesma empreza subrogada nos direitos e obrigações resultantes dos contractos celebrados entre o Lloyd e o Governo do Brasil e de quaesquer outros.

Os accionistas do Lloyd receberão, em troca das suas, acções integralizadas da Empreza de Obras Publicas no Brasil, calculadas aquellas a 250$ e estas á razão de 320$000.

4-5-1891.

(a.) *M. Buarque de Macedo.*

14. — *Acceitação da proposta. — Vapores da "Paraense", da "Bahiana" e outros*

A proposta, apezar da opposição de alguns, foi acceita, e o Lloyd passou a formar a secção de navegação da "Empreza de Obras Publicas no Brasil", situação esta que foi approvada, alguns mezes mezes mais tarde, pelo Decreto n. 611, de 2 de Outubro do mesmo anno. (1)

O Lloyd, em consequencia do referido decreto, ficou dispensado de realizar as viagens das linhas transatlanticas, perdendo a respectiva subvenção, bem, porém, obrigado, sem onus para o Governo, a effectuar, alem das quatro viagens na linha do Norte, mais uma viagem mensal extraordinaria, entre Rio e Buenos Aires, sem escalas para a partida e para a chegada. Foi isto em 9 de maio de 1891, a contar de 1 de Janeiro, a ser paga pelo Lloyd, que estava sujeito a esse onus como todas as companhias de navegação fiscalizadas.

Como consequencia dessa reorganização, foram incorporados aos bens do Lloyd os antigos vapores da Companhia de Navegação Paraense, (vide pag. 38[illegible]), e o trapiche *Maria e Josephina*, na cidade de Belem (Estado do Pará), bens seus da Empreza de Obras Publicas.

O plano do Sr. Buarque de Macedo era o do Barão de Jacuhy, ainda mais desenvolvido. Não eram apenas as "principaes" companhias que deveriam ser fundidas numa só empreza, para bem servir ao paiz, mas "todas".

A primitiva frota do Lloyd, augmentada dos navios da antiga Companhia de Navegação Paraense, foram accrescidos, em pouco tempo, os navios da Companhia de Navegação, adquiridos por Rs. 2.805:[illegible]$000 em 3 de Julho de 1891 (vide pag. 38[illegible]); os vapores "Olinda" e "S. Salvador", do typo do "Brasil" apertencendo, os vapores "Pelotas" e "Santos", do typo do "Porto Alegre": os vapores "Iris", "Satellite", "Mesoro" e "Planeta", da Companhia Brasileira de Estradas de Ferro e Navegação, e os navios fluviaes "Nioac", irmão do "Rio Verde", e "Mercedes", ex "Goiandira", que se achava em Montevidéo, e ainda á data a expor "Cacy". Destes na-

(1) Accionistas portadores de 7.449 acções protestaram [illegible] publicação contra o Lloyd, e outros, reunindo 17.865 acções [illegible] acções da Empreza de Obras Publicas no Brasil, para a [illegible] prevista no contracto.

vios, o "Pelotas" não chegou a prestar serviço, pois naufragou logo na sua primeira viagem para o sul, na ponta do Castilho (Uruguay).

Em principios de 1892, o Lloyd dispunha de uma frota de 48.289 toneladas brutas.

## 15. — *Resultados economicos*

Apezar da operosidade do Sr. Buarque de Macedo, o augmento da frota e do serviço não produziu, como todos esperavam, augmento de receita liquida ou lucro. O valor das acções não se manteve acima do par e começou a sua queda vertiginosa e desastrada, que devia preparar a catastrophe de 1889.

| N.º de ordem | Navios | Casco | Dimensões | | | Calado | Tonelagem | | Construcção | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Comprimento | Boccа | Pontal | | Bruta | Liquida | Anno | Naciona. |
| 1 | Trombetas | aço | 50. | 7.60 | 2.70 | 2.64 | 400 | 300 | 1880 | Ingleza |
| 2 | Arapixi | ferro | 46.20 | 7.59 | 2.50 | 2.30 | 419 | 250 | 1877 | " |
| 3 | Xingú | " | 39.60 | 7.26 | 1.84 | 1.40 | 193 | 120 | 1861 | " |
| 4 | Vizeu | " | 53.22 | 8.34 | 3.33 | 3 | 357 | 243 | 1881 | " |
| 5 | Marary | " | 38.94 | 8.58 | 1.65 | 1.40 | 216 | 180 | 1879 | " |
| 6 | Parintins | " | 46.20 | 7.59 | 2.50 | 7.30 | 331 | 250 | 1877 | " |
| 7 | Bragança | " | 56.50 | 6.60 | 3.30 | 2.80 | 209 | 127 | 1877 | " |
| 8 | Esperança | aço | 29.70 | 5.60 | 2.70 | 2.00 | 196 | 110 | 1885 | " |
| 9 | Fé | " | 29.70 | 5.60 | 2.70 | 2.00 | 196 | 110 | 1885 | " |
| 10 | Mocoões | ferro | 35.97 | 6.43 | 2.34 | 2.00 | 150 | 93 | 1887 | " |
| 11 | S. Dõmingos | " | 18.30 | 3.90 | 1.90 | 1.00 | 37 | 25 | 1886 | " |
| 12 | Aurora | " | 13. | 3.00 | 1.80 | 1.50 | 17 | 10 | 1886 | " |
| 13 | Amazonia | " | 63.69 | 10.62 | 3.03 | 2.50 | 570 | 237 | 1883 | " |
| 14 | Mundarucús | " | 39.76 | 6.60 | 2.37 | 2.00 | 165 | 93 | 1883 | " |
| | | | | | | | 3456 | 2158 | | |

## LINHAS DE NAVEGAÇÃO

Alto Xingú
Chaves e Faro
Cachoeira e Camará

Amapá
Alto Anajás e Mocoões
Salgado

Irituya e Ourem
Cairary
Acará

## NAVEGAÇÃO BAHIANA

| N.º de ordem | Navios | Casco | Dimensões | | | Calado | Tonelagem | | Construcção | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Comprimento | Boccca | Pontal | | Bruta | Liquida | Anno | Nacion. |
| 1 | Marquez de Caxias . . . . . | ferro | 74.58 | 7.72 | 4.29 | 4.27 | 631 | 413 | 1864 | Ingleza |
| 2 | Grão Pará . . . . . | " | 75.90 | 9.24 | 5.77 | 2.04 | 790 | 520 | 1879 | " |
| 3 | Marinho Visconde . . . . . | " | 66.90 | 7.35 | 5.28 | 2.47 | 558 | 374 | 1879 | " |
| 4 | S. Felix . . . . . | " | 39.40 | 7.59 | 2.64 | 1.81 | 337 | 194 | 1881 | " |
| 5 | Caravellas . . . . . | " | 66.00 | 8.11 | 3.13 | 1.98 | 400 | 320 | 1881 | " |
| 6 | Sergipe . . . . . | " | 67.68 | 9.00 | 3.16 | 2.04 | 505 | 325 | 1883 | " |
| 7 | Estrella . . . . . | " | 57.75 | 8.25 | 3.43 | 2.31 | 400 | 225 | 1887 | " |
| 8 | Valença . . . . . | " | 44.55 | 6.60 | 2.80 | 1.48 | 261 | 60 | 1862 | " |
| 9 | Bôa Viagem . . . . . | " | 33.00 | 5.94 | 2.64 | 1.15 | 153 | 15 | 1862 | " |
| 10 | S. Antonio . . . . . | " | 33.00 | 5.94 | 2.64 | 1.15 | 153 | 15 | 1862 | " |
| 11 | S. Francisco . . . . . | " | 44.55 | 6.10 | 2.64 | 1.48 | 150 | 100 | 1867 | " |
| 12 | Itaparica . . . . . | " | 33.00 | 5.70 | 2.64 | 1.15 | 150 | 95 | 1883 | " |
| 13 | Nazareth . . . . . | " | 33.00 | 6.60 | 2.32 | 0.99 | 150 | 90 | 1880 | " |
| 14 | Guahy . . . . . | " | — | — | | | | | | " |
| | | | | | | | 4638 | 2746 | — | |

### LINHA DO SUL

| Escala | Milhas | Escala | Milhas |
|---|---|---|---|
| Ilheos . . . . . | 110 | Alcobaça . . . | 279 |
| Cannavieras . . | 169 | Ponta d'Arêa . | 291 |
| Belmonte . . . | 181 | Caravellas . . | 303 |
| Santa Cruz . . | 201 | Viçosa . . . . | 327 |
| Porto Seguro . | 212 | S. José . . . . | 351 |
| Prado . . . . | 267 | | |

### LINHA DO CENTRO

| Escala | Milhas | Escala | Milhas |
|---|---|---|---|
| Cachoeira . . . | 48 | Valença . . . . | 54 |
| Santo Amaro . | 36 | Itaparica . . . | 15 |
| Nazareth . . . | 54 | | |

### LINHA DO NORTE

| Escala | Milhas | Escala | Milhas |
|---|---|---|---|
| Estancia . . . | 140 | Penedo . . . . | 294 |
| S. Christovão . | 184 | Maceió . . . . | 380 |
| Aracajú . . . | 214 | Pernambuco . . | 486 |

## O LLOYD NOVAMENTE AUTONOMO

*Presidencia Buarque de Macedo*

(De 10-12-1892 a 31-8-1894)

### 16. — *Reorganização do Lloyd Brasileiro*

A administração do Lloyd, como secção maritima da Empreza de Obras Publicas no Brasil, encontrava difficuldades que se iam mais e mais avolumando.

O curto espaço de um anno e pouco tinha sido sufficiente para mostrar que o Lloyd, assim, não podia progredir e cumprir os seus fins.

Uma medida de alta conveniencia que se apresentou ao espirito dos directores da Empreza de Obras Publicas, foi a reorganização do Lloyd, dando-lhe vida autonoma.

Apresentada a idéa ao Governo, este autorizou a reorganização, expedindo para tal fim, o Decreto n. 1.165, de 9 de Dezembro de 1892.

Nos dias 9 e 10 desse mez foram approvados os novos estatutos.

Nas eleições, a que procedeu a assembléa geral dos accionistas, foram eleitos:

*MEMBROS DA DIRECTORIA:*

Dr. Manoel Buarque de Macedo, presidente;
Capitão de fragata reformado José Maximiano de Mello e Alvim, vice-presidente;
Conselheiro João Baptista Pereira;
Contra almirante Euzebio de Paula Legey.

*MEMBROS DO CONSELHO FISCAL:*

*Effectivos:*

Conselheiro Manoel Pinto de Souza Dantas;
Commendador Manoel José Soares;
Commendador Antonio Bernardo Pinto.

*Supplentes:*

Dr. Ulysses Vianna;
Dr. Marcolino de Moura;
Joaquim Henrique da Costa Reis.

O capital social era de 28.000:000$000, dividido em 140.000 acções de 200$000, assim subscriptas:

| | *Acções* | *Importancia* |
|---|---|---|
| Empreza de Obras Publicas | 139.500 | 27.900:000$000 |
| Euzebio de Paula Legey | 100 | 20:000$000 |
| J. M. de Mello e Alvim | 100 | 20:000$000 |
| M. Buarque de Macedo | 100 | 20:000$000 |
| João Baptista Pereira | 100 | 20:000$000 |
| Carlos Monteiro de Souza | 50 | 10:000$000 |
| José Victor de Lamare | 20 | 4:000$000 |
| Horacio M. Guimarães | 10 | 2:000$000 |
| Ulysses Vianna | 10 | 2:000$000 |
| Dr. José da Silva Costa | 10 | 2:000$000 |
| | 140.000 | 28.000:000$000 |

A Empreza de Obras Publicas não entrou com a sua parte em dinheiro, mas em *bens, cousas* e *direitos*, avaliados, pelos Srs. Commandante Frederico Guilherme Lorena, José Maria da Fonseca Neves e 1° tenente Julio Miguel de Freitas, em ..... 28.000:000$000 liquidos, depois de realizadas, sobre o activo, as deducções de.. .... 12.000:000$000, de debentures do Lloyd Brasileiro, de 200.000 libras, de debentures da antiga Companhia Espirito Santo e Caravellas, e das importancias de dois emprestimos emittidos pela Empreza de Obras Publicas no Brasil, um na importancia de 8.000:000$000, cujo resgate a empreza ajustou com diversos estabelecimentos bancarios desta praça, sem onus algum para o Lloyd, e outro na de 33.000:000$000, em parte emittido, a ser resgatado por 14.000:000$000, mediante emissão especial de debentures do Lloyd, novamente autonomo.

A reorganização autorizada, como vimos, em 9 de Dezembro de 1892, foi approvada pelo Decreto n. 1.244, de 26 de Janeiro de 1893. Antes, porém, a Directoria tratou de dois assumptos importantes: a reorganização dos serviços administrativos e o emprestimo de 14.000:000$000.

### 17. — *Reorganização dos serviços administrativos. — Emprestimo de* 14.000:000$000

Na reorganização dos serviços administrativos, as attribuições dos directores foram assim distribuidas:

Presidente, Manoel Buarque de Macedo: Direcção geral — Relações com o Governo — Estrada de Ferro Itapemirim — Thesouraria.

Secretario, Dr. João Baptista Pereira: Expediente geral — Correspondencia da Sociedade — Reclamações.

Gerente, Commandante J. M. de Mello e Alvim: Serviço technico relativo á navegação e ás officinas.

Contra Almirante Euzebio de Paula Legey: inspecção das agencias.

O Sr. Commandante José Victor de Lamare foi nomeado sub-gerente.

Foi, além disso, creada uma secção de estatistica "para se conhecer de prompto o movimento economico da companhia, o desenvolvimento de seu trafego e o augmento de suas rendas". (1)

O emprestimo foi emittido em 31 de Dezembro de 1892, (2) ao par, aos juros de 7 o|o, em amortização annual e *ad nutum*, dando-se como garantia dos debentures os bens remanescentes dos emprestimos anteriores, contrahidos por escripturas de 1 de Junho de 1889, 2 de Junho de 1890 e 6 de Maio de 1891.

### 18. — *Medidas de economia. — Greves. — Compra e encommendas de navios. — Tentativa para augmentar os fretes*

A reorganização não conseguiu melhorar a situação financeira do Lloyd. O augmento do capital "no papel" e não em dinheiro, e o augmento da despeza em cerca de mil contos annuaes com os juros do novo emprestimo, não podiam ser medidas salvadoras. O desequilibrio economico da empreza chegou mesmo a tomar proporções inquietantes; tão inquietantes que a Directoria, em sua reunião de 17 de Janeiro de 1893, resolveu fazer grandes reducções nas despezas.

De facto, a 27 de Fevereiro do mesmo anno, foram reduzidos os vencimentos do pessoal de mar e terra, nestas bases:

| | |
|---|---|
| Director-Presidente . . . . ..... | 30 o\|o |
| Outros directores . . . . ..... | 20 o\|o |
| Funccionarios com vencimentos superiores a 1:000$ | 15 o\|o |
| Funccionarios com vencimentos até 250$000 a 1:000$000 exclusive . . . . ..... .... | 10 o\|o |
| Funccionarios com vencimentos até 250$ inclusive | 5 o\|o |

Os operarios e os diaristas não foram attingidos pela reducção, que começou a vigorar em 1° de Março de 1893.

Esta medida de economia provocou logo uma greve por parte do pessoal de machinas, que, além de não acceitar a reducção de 10 o\|o, exigia o augmento de 25 o\|o.

A greve foi vencida.

Para a navegação da linha de Rio a Santos, o Lloyd, apezar da sua precaria situação economica, adquiriu os pequenos navios *Commandante Alcam* e *Itapemirim* e encommendou o *Conselheiro Dantas* para a linha bahiana.

A diminuição da despeza não foi julgada sufficiente para debellar a crise, que se apresentava cada vez mais ameaçadora, e o Lloyd tentou obter do Governo Federal um augmento de 25 o\|o nos fretes e 15 o\|o nas passagens. Não foi attendido. A questão ia ser ventilada novamente, junto ao Sr. Ministro da Viação, quando, em 6 de Se-

(1) Acta da Directoria de 13 - 12 - 1892.
(2) Tabellião Catanhede Junior, livro n. 307, fls. 17 e seguintes.

O capital social era de 28.000:000$000, dividido em 140.000 acções de 200$000, assim subscriptas:

| | *Acções* | *Importancia* |
|---|---|---|
| Empreza de Obras Publicas | 139.500 | 27.900:000$000 |
| Euzebio de Paula Legey | 100 | 20:000$000 |
| J. M. de Mello e Alvim | 100 | 20:000$000 |
| M. Buarque de Macedo | 100 | 20:000$000 |
| João Baptista Pereira | 100 | 20:000$000 |
| Carlos Monteiro de Souza | 50 | 10:000$000 |
| José Victor de Lamare | 20 | 4:000$000 |
| Horacio M. Guimarães | 10 | 2:000$000 |
| Ulysses Vianna | 10 | 2:000$000 |
| Dr. José da Silva Costa | 10 | 2:000$000 |
| | 140.000 | 28.000:000$000 |

A Empreza de Obras Publicas não entrou com a sua parte em dinheiro, mas em *bens, cousas* e *direitos,* avaliados, pelos Srs. Commandante Frederico Guilherme Lorena, José Maria da Fonseca Neves e 1° tenente Julio Miguel de Freitas, em ..... 28.000:000$000 liquidos, depois de realizadas, sobre o activo, as deducções de.. .... 12.000:000$000, de debentures do Lloyd Brasileiro, de 200.000 libras, de debentures da antiga Companhia Espirito Santo e Caravellas, e das importancias de dois emprestimos emittidos pela Empreza de Obras Publicas no Brasil, um na importancia de 8.000:000$000, cujo resgate a empreza ajustou com diversos estabelecimentos bancarios desta praça, sem onus algum para o Lloyd, e outro na de 33.000:000$000, em parte emittido, a ser resgatado por 14.000:000$000, mediante emissão especial de debentures do Lloyd, novamente autonomo.

A reorganização autorizada, como vimos, em 9 de Dezembro de 1892, foi approvada pelo Decreto n. 1.244, de 26 de Janeiro de 1893. Antes, porém, a Directoria tratou de dois assumptos importantes: a reorganização dos serviços administrativos e o emprestimo de 14.000:000$000.

17. — *Reorganização dos serviços administrativos. — Emprestimo de* 14.000:000$000

Na reorganização dos serviços administrativos, as attribuições dos directores foram assim distribuidas:

Presidente, Manoel Buarque de Macedo: Direcção geral — Relações com o Governo — Estrada de Ferro Itapemirim — Thesouraria.

Secretario, Dr. João Baptista Pereira: Expediente geral — Correspondencia da Sociedade — Reclamações.

Gerente, Commandante J. M. de Mello e Alvim: Serviço technico relativo á navegação e ás officinas.

Contra Almirante Euzebio de Paula Legey: inspecção das agencias.

O Sr. Commandante José Victor de Lamare foi nomeado sub-gerente.

Foi, além disso, creada uma secção de estatistica "para se conhecer de prompto o movimento economico da companhia, o desenvolvimento de seu trafego e o augmento de suas rendas". (1)

O emprestimo foi emittido em 31 de Dezembro de 1892, (2) ao par, aos juros de 7 o|o, em amortização annual e *ad nutum*, dando-se como garantia dos debentures os bens remanescentes dos emprestimos anteriores, contrahidos por escripturas de 1 de Junho de 1889, 2 de Junho de 1890 e 6 de Maio de 1891.

18. — *Medidas de economia. — Greves. — Compra e encommendas de navios. — Tentativa para augmentar os fretes*

A reorganização não conseguiu melhorar a situação financeira do Lloyd. O augmento do capital "no papel" e não em dinheiro, e o augmento da despeza em cerca de mil contos annuaes com os juros do novo emprestimo, não podiam ser medidas salvadoras. O desequilibrio economico da empreza chegou mesmo a tomar proporções inquietantes; tão inquietantes que a Directoria, em sua reunião de 17 de Janeiro de 1893, resolveu fazer grandes reducções nas despezas.

De facto, a 27 de Fevereiro do mesmo anno, foram reduzidos os vencimentos do pessoal de mar e terra, nestas bases:

| | |
|---|---|
| Director-Presidente . . . . . | 30 o|o |
| Outros directores . . . . . | 20 o|o |
| Funccionarios com vencimentos superiores a 1:000$ | 15 o|o |
| Funccionarios com vencimentos até 250$000 a 1:000$000 exclusive . . . . . | 10 o|o |
| Funccionarios com vencimentos até 250$ inclusive | 5 o|o |

Os operarios e os diaristas não foram attingidos pela reducção, que começou a vigorar em 1° de Março de 1893.

Esta medida de economia provocou logo uma greve por parte do pessoal de machinas, que, além de não acceitar a reducção de 10 o|o, exigia o augmento de 25 o|o.

A greve foi vencida.

Para a navegação da linha de Rio a Santos, o Lloyd, apezar da sua precaria situação economica, adquiriu os pequenos navios *Commandante Alvim* e *Itapemirim* e encommendou o *Conselheiro Dantas* para a linha bahiana.

A diminuição da despeza não foi julgada sufficiente para debellar a crise, que se apresentava cada vez mais ameaçadora, e o Lloyd tentou obter do Governo Federal um augmento de 25 o|o nos fretes e 15 o|o nas passagens. Não foi attendido. A questão ia ser ventilada novamente, junto ao Sr. Ministro da Viação, quando, em 6 de Se-

(1) Acta da Directoria de 13 - 12 - 1892.
(2) Tabellião Catanhede Junior, livro n° 307, fls. 77 e seguintes.

tembro, se declarou a revolta naval que, chefiada pelo Almirante Custodio José de Mello, visava depôr o Marechal Floriano Peixoto, vice-presidente da Republica, em exercicio da presidencia.

19. — *Revolta de* 1893

Em 9 do mesmo mez se reuniu a directoria do Lloyd, que, á vista das operações dos insurrectos no porto desta Capital e nos demais portos do paiz, resolveu suspender todos os serviços, fechar os escriptorios, as agencias e as officinas, e enviar ao Sr. Presidente da Republica a seguinte carta:

"Rio, 9 de Setembro de 1893.

Exmo. Sr. Marechal.

Julgo de meu dever, attenta a posição especial desta companhia para com o Governo, communicar a V. Ex. os acontecimentos que, nestes ultimos dias, têm occorrido em relação ao material fluctuante da mesma companhia.

No dia 6 do corrente, cerca de 8 horas da manhã, foram aprisionadas, por um rebocador armado, as lanchas desta companhia *Vulcano* e *Lucy*, as quaes estavam atracadas junto á ponte do trapiche sul.

Immeditamente se communicou o facto ao Exmo. Sr. Ministro da Marinha.

Existindo a bordo do paquete *Planeta*, chegado do Norte, dois caixotes contendo 1.140 contos de réis em papel moeda pertencentes ao Governo, e achando-se fechado o Thesouro Nacional, procurei o Exmo. Sr. Ministro da Fazenda, afim de providenciar no sentido de se acautelarem esses valores, que foram logo recolhidos ao Thesouro.

Ao amanhecer de ante-hontem, lanchas armadas vieram intimar a entrega dos vapores, lanchas e rebocadores que estavam atracados ás pontes. Não sendo obedecida essa intimação, pelas 9 horas da manhã, o cruzador *Republica* veiu fundear em frente ao Lloyd e, renovando a intimação, que não foi attendida, por meio de força embarcada em lanchas, que eram guarnecidas por soldados do Batalhão Naval, tornou effectiva a apprehensão do vapor *Laguna*, que estava despachado para Santa Catharina, tendo a bordo mais de cem volumes de mercadorias e alguns passageiros, e das lanchas *H. Hargreaves*, *S. Francisco*, *Subtil* e *Feiticeira*, tendo mais tarde regressado as tres primeiras.

Inteirado desta occurrencia, o Governo mandou um contingente de praças de policia sob o commando de um capitão, para guardar os trapiches da companhia; mas foram depois arrebatados os vapores *Alagoas* e *Victoria*, aquelle atracado á boia da linha do Sul e ambos sem carga a bordo.

Tendo naquelle dia 7 entrado do porto de São Francisco, onde fôra prestar soccorros ao paquete *Porto Alegre*, o paquete *Meteoro* foi egualmente apprehendido.

A's 9 horas da noite, mais ou menos, de hontem, foram as pontes dos trapiches novamente acommettidas por uma torpedeira e um rebocador. Emquanto a torpe-

deira atirava sobre a força que estava nas pontes e nos vapores *Planeta* e *Mayrinck*, o rebocador arrebatava o paquete *Aymoré*, que estava atracado á ponte da linha Sul.

No acto do ataque os assaltantes dispararam tambem diversos tiros contra o edificio em que está estabelecido o escriptorio da Companhia, causando damnos e estragos, tanto ao edificio como aos vapores *Planeta* e *Mayrinck*.

Não tendo a directoria meios de evitar os ataques que se estão dando contra as propriedades da companhia, com risco da propria vida do pessoal empregado nas diversas repartições, compareci hoje em palacio, afim de communicar que não podia a directoria manter-se em semelhante situação, pelo que havia resolvido fechar todas as repartições da companhia e solicitar do Governo que désse as providencias que julgasse convenientes.

A' vista do que expuz, foi ordenado que a Directoria entregasse a guarda das propriedades da companhia ás autoridades militares, o que se tornou effectivo á 1 e 1/2 h. da tarde de hoje.

Completando esta exposição, resta-me informar a V. Ex. que o material fluctuante de que a companhia ainda dispõe neste porto, é o constante da relação junta, da qual se vê estarem em concerto 6 vapores e promptos para o serviço 3, além de 1 rebocador e 2 lanchas.

Saúde e Fraternidade.

(a) *Manoel Buarque de Macedo.*

Relação dos navios existentes no porto do Rio:

Vapores promptos: *Planeta, Mayrinck* e *Satellite.*

Vapores em concerto: *Maranhão, Fé, Esperança, Rio Pardo, Espirito Santo* e *Pará.*

Rebocador, *H. Hargreaves.*

Lanchas: *São Francisco e Subtil.*

A linha de Matto Grosso, longe dos acontecimentos, podia ser mantida, mas o Lloyd a supprimiu, para evitar o grande prejuizo que a sua exploração lhe vinha acarretando, já havia algum tempo, em consequencia dos pagamentos "ouro" exigidos pelo seu custeio.

A revolução seguiu seu curso e o Lloyd ficou sem meios para fazer receita e solver seus compromissos.

Em 7 de Outubro, como medida provisoria, o Lloyd licenciou os empregados cujos serviços não eram imprescindiveis, garantindo-lhes o seu logar no futuro, e reduziu de 50 o/o os vencimentos do pessoal conservado, excluidos unicamente os inferiores a 120$000.

Em 15 do mesmo mez devia ser realizado o pagamento do primeiro coupon do emprestimo de 14.000:000$000. Sem recursos para esse pagamento, o Lloyd publicou nos jornaes um aviso declarando que se via obrigado a suspendel-o "em vista dos successos notorios que determinaram a cessação dos serviços da companhia."

A revolta continuava. Verificado, entretanto, que a navegação podia ser resta-

belecida de Bahia a Manáos, na linha do Norte, e de Montevidéo a Cuyabá, na linha de Matto Grosso, o Lloyd contractou com o Governo a navegação em taes zonas, nas condições indicadas no Decreto n. 1.624, de 29 de Dezembro de 1893.

O Lloyd assumiu o compromisso de effectuar 3 viagens mensaes, entre Bahia e Manáos, pela subvenção mensal de 80:000$000 e 1 viagem mensal entre Montevidéo e Cuyabá, recebendo a subvenção de 45:000$000 por mez.

Em Março de 1894, afinal, os brasileiros se deram as mãos, unidos novamente na lucta pelo progresso commum, e a revolta terminou.

Em 25 de Março desse anno foram restabelecidos os antigos vencimentos dos servidores do Lloyd.

Durante a revolta, deram-se com relação ao Lloyd alguns factos que merecem referencia especial.

O *Meteoro* foi aprisionado pelos revoltosos quando entrava a barra deste porto, de volta de São Francisco, rebocando o casco do vapor *Porto Alegre*, que tinha batido na pedra do Badejo, no porto de São Francisco; o *Iris*, em viagem de Santos para Sepetiba, onde devia entregar carvão á canhoneira *Lamego*, de ordem da Capitania do Porto de Santos, foi aprisionado pelo *Pallas*, em 18 de Setembro; o *Itapemirim* foi detido em Desterro pelos revoltosos, que se apoderaram ainda, naquelle porto, de duas embarcações miudas e de 3.100 toneladas de carvão. Os vapores *Alagoas, Victoria, Aymoré, Laguna* e as lanchas *Vulcano, Hargreaves, Lucy, Feiticeira* e *São Francisco*, fundeados neste porto, foram aprisionados no começo da revolta.

O governo occupou, em 25 de Outubro de 1892, o *Santos*, que se achava em Montevidéo, e, em 19 de Janeiro de 1894, o *São Salvador*, que estava na Bahia.

Em 25 de Junho de 1894, foi restituida ao Lloyd a ilha de Mocangê Pequeno, onde se verificou, conforme relato do Dr. Buarque de Macedo, em documento official de 1894, o seguinte:

— O deposito de carvão, onde existia cerca de 3.860 toneladas, além das sobras, estava limpo.

— No "Dique do Commercio", sito na mesma ilha, se achava completamente inutilizado, por effeito de incendio, o paquete *Itaoca* da Companhia Nacional de Navegação Costeira, paquete que, ao começar a revolta, alli soffria reparos.

— O porta-batel tinha sido attingido por balas e estava mergulhado.

— Os depositos de louça, sobresalentes de machinas, oleos, tintas, cabos, etc., além de muito damnificados, se achavam vasios, encontrando-se apenas alguns barris de oleo, peças pesadas de machinas e poucos sobresalentes, mas tudo estragado.

Até Agosto de 1894, a directoria do Lloyd verificou o extravio de cerca de 60 embarcações de carga e descarga, empregadas no trafego desta bahia.

Sobre os effeitos da revolta, lêm-se, á pag. 96 do Relatorio do Sr. Ministro da Viação, estas palavras:

"Os effeitos da revolta de Setembro foram de grande prejuizo para a Companhia, que á sua conta de lucros e perdas teve de levar importancia superior a 5.000:000$000, proveniente de material desapparecido, reforma de material fluctuante em serviço forçado ou em inactividade."

Terminada a revolta, os serviços não se normalizaram logo a seguir, pois muitos navios continuaram a ficar em poder do Governo, o que justificou a apresentação de reclamações que só mais tarde e em parte foram attendidas, com grave prejuizo para os interesses do Lloyd, necessitado de recursos urgentes para a solução de seus muitos e pesados compromissos.

O Lloyd, não estando ainda na posse de todos os seus vapores, pediu a prorogação do regimen estabelecido, para a navegação de Bahia a Manáos e de Montevideo a Cuyabá, no Decreto n. 1.624 de 1893.

O Governo consentiu nessa prorogação até o dia 31 de Dezembro de 1894, devendo dahi em diante revigorar o contracto approvado pelo Decreto n. 857 de 13 de Outubro de 1890.

## 20. — *Difficuldades financeiras*

A revolta e a quéda do cambio vieram aggravar a situação financeira do Lloyd. As bases de sua reorganização em 1892 eram fracas demais, para poderem resistir ás consequencias da obra daquelles dois factores de ruina.

Em Junho de 1894 já estavam vencidos dois coupons de cada um dos grandes emprestimos que oneravam tão pesadamente as finanças do Lloyd. Não havendo dinheiro para pagal-os, os membros da Directoria e os do Conselho Fiscal, reunidos a 15 daquelle mez, approvaram — para ser apresentada aos bancos e ao Governo — uma exposição sobre o estado da companhia. Na exposição sustentava-se: que as tarifas não podiam ser conservadas, porque estabelecidas antes da descida do cambio á taxa de 9 d., quéda que ninguem podia ter previsto; que havia excesso de viagens na linha Norte; que a navegação na Lagôa dos Patos devia ser supprimida por deficitiaria; que a linha de Matto Grosso era um sorvedouro de dinheiro, porquanto as despezas de custeio deviam ser pagas em ouro, a um cambio desastroso; que o pagamento da subvenção devia ser em ouro, dado que o Governo não quizesse reorganizar o Lloyd, substituindo a subvenção por uma garantia de juros de 6 o/o e tomando parte, por mandatarios seus, na administração.

## 21. — *Reorganização do Lloyd.*

O Sr. Marechal Floriano, ao exame de quem o Presidente do Banco do Brasil submetteu a exposição, alvitrou a idéa da reorganização do Lloyd.

Para estudar a mesma exposição, os bancos credores designaram uma commissão, composta dos Srs. Conselheiro Thomaz Coelho (Banco do Brasil); Dr. João José do Monte (Credito Movel), e Dr. Luciano Montenegro (Credito Rural e Hypothecario), os quaes, depois de se reunirem duas vezes, apresentaram o seu parecer, propondo que a companhia fosse reorganizada, sendo administrada por tres directores, um dos quaes, o presidente, de nomeação do Governo.

As conclusões do parecer tinham o consentimento do Marechal Floriano.

A assembléa geral dos accionistas, realizada em 30 de Agosto, acceitou a reforma e votou novos estatutos, que depois foram approvados, com algumas emendas, pelo Decreto n. 1.815 A, de 27 de Setembro de 1894.

Em 31 de Agosto, o Sr. Dr. Buarque de Macedo empossou os novos directores Srs. Pedro Hyppolito Duarte e Manoel Francisco Corrêa e os membros do Conselho Srs. Visconde Saboia, Luciano Montenegro e B. Martins dos Santos.

22. — *Sahida do Dr. Buarque de Macedo e condições do Lloyd em* 1894.

Com a posse dos novos directores, interrompia-se a actividade do Sr. Buarque de Macedo no Lloyd, que ficou nas condições indicadas no balanço abaixo, referente ás operações realizadas até 30 de Junho de 1894:

BALANÇO

*em 30 - 6 - 1894*

Activo:

| | |
|---|---|
| Bens de raiz | 7.221:500$000 |
| Material fluctuante | 20.704:847$070 |
| Diques | 7.817:000$000 |
| Officinas | 942:950$230 |
| E. F. de Itapemirim | 2.919:000$000 |
| Navegação Paraense | 2.900:000$000 |
| Navegação Bahiana | 2.300:000$000 |
| Fundos Publicos | 367:000$000 |
| Almoxarifados | 414:650$960 |
| Accionistas | 90:000$000 |
| Comp. Pernambucana | 364:491$690 |
| Carvão | 245:042$460 |
| Moveis | 35:319$680 |
| Fianças | 15:000$000 |
| Navegação do Amazonas | 2.524:225$080 |
| Supprimentos ás Officinas | 201:225$760 |
| Devedores ás Officinas | 51:481$540 |
| Acções caucionadas | 8:000$000 |
| Sinistro do *Porto Alegre* | 118:790$190 |
| Obras não acabadas | 546:619$800 |
| Estado do Espirito Santo | 192:530$180 |
| Melhoramento do material | 292:770$420 |
| Commissariado Geral | 888:422$000 |
| Lloyd Brasileiro c/. liquidada | 4.043:474$680 |
| Banco Commercial R. de Janeiro | 141:000$000 |
| Caução | 141:000$000 |

| | |
|---|---|
| Naveg. Bahiana c|. movimento ..... | 395:705$010 |
| Contracto provisorio ..... | 14:840$110 |
| Diversos ..... | 41:885$210 |
| Contas correntes ..... | 1.223:931$670 |
| Concessões e privilegios ..... | 1.916:786$350 |
| Caixa ..... | 155:962$230 |
| Lucros e perdas ..... | 1.102:659$620 |
| Total ..... | 66.338:111$940 |

Passivo:

| | |
|---|---|
| Navegação Paraense c|. mov° ..... | 18:970$400 |
| Banco Commercial do Rio de Janeiro ..... | 176:936$970 |
| Debentures: 1ª Serie ..... | 12.000:000$000 |
| Debentures: 2ª Serie ..... | 14.000:000$000 |
| Emprestimo de 200.000 £ ..... | 1.742:495$120 |
| Afiançados ..... | 21:000$000 |
| E. F. Itapemirim ..... | 10:803$670 |
| Obrigações a pagar ..... | 241:581$230 |
| Seguros c|. propria ..... | 867:582$460 |
| Caução da Directoria ..... | 8:000$000 |
| Forneced. ás Officinas ..... | 151:511$000 |
| Banco do Brasil ..... | 1.387:773$510 |
| Conta européa ..... | 1.492:135$600 |
| Cred. do Commissariado ..... | 16:476$350 |
| Contas correntes ..... | 648:520$980 |
| Empreza de Obras Publicas no Brasil..... | 571:918$660 |
| Juros de debent. a pagar ..... | 2.318:790$640 |
| Lloyd Brasil. c|. liquidação..... | 2.286:964$780 |
| Titulos caucionados ..... | 141:000$000 |
| Diversos ..... | 117:123$850 |
| Fundo de deterioração ..... | 118:526$660 |
| Capital ..... | 28.000:000$000 |
| Total ..... | 66.338:111$940 |

## PRESIDENCIAS HYPPOLITO DUARTE E COELHO NETTO

### 23. — *Presidentes interino e effectivo*

A nova directoria, empossada em 31 de Agosto, designou o Sr. Pedro Hyppolito Duarte para exercer as funcções de presidente, até a nomeação do presidente effectivo, por parte do Governo.

O presidente effectivo sómente foi nomeado por portaria de 27 de Setembro de 1894, logo após a assignatura do Decreto n. 1.815 A. O nomeado foi o Sr. Vice-Almirante Francisco José Coelho Neto, que tomou posse de seu cargo a 28 do referido mez.

### 24. — *Medidas economicas. — Augmento no preço das passagens e fretes*

Esforçou-se a nova directoria por melhorar as condições financeiras da empreza.

Nomeou o Sr. Visconde Guay representante do Lloyd em Londres na reunião de credores da E. F. Itapemirim; reiterou, em longo requerimento dirigido ao General Bernardo Vasques, Ministro da Guerra, as reclamações anteriores, pedindo o pagamento dos pejuizos soffridos pelo Lloyd em suas propriedades, utensilios e navios, durante a revolta; resolveu desinteressar-se pela navegação do Amazonas, superior ás possibilidades da Companhia, e combinou medidas da mais estricta economia.

Prova do espirito dessa economia são os termos da seguinte circular, então expedida a todos os chefes de serviço:

"O estado financeiro da Companhia Lloyd Brasileiro nada tem de prospero e, para que ella possa subsistir fazendo frente a seus compromissos, torna-se imprescindivel a maxima economia.

Recommendo-vos que nenhuma despeza façais, que possa ser adiada, e que informeis a Directoria com urgencia qual a economia que, sem prejuizo da regularidade do serviço, possa ser feita."

Amparado pelo Governo, o Lloyd obteve, por portaria de 31 de Janeiro de 1895, como solução a reclamação antiga, um augmento de 25 °|° no preço das passagens e o de 30 °|° nos fretes das mercadorias. Assignale-se que os preços das passagens, ainda assim, ficaram aquem dos preços de outras companhias nacionaes e estrangeiras. (1)

---

(1) Relatorio do Ministerio da Viação, anno de 1895, pag. 87.

## 25. — *Reorganização do Lloyd*

Verificou-se, porém, que a organização administrativa da empreza era contraria á lei das sociedades anonymas, e foi por isso necessario modificar, mais uma vez, aquella organização.

A nomeação de um delegado do Governo para dirigir o Lloyd foi considerada inconveniente, e o Sr. Dr. Antonio Olyntho dos Santos Pires, Ministro da Viação, attendendo a reclamações de alguns accionistas, não vacillou em annullar o Decreto numero 1.815 A, baixando o Decreto n. 1.895 A, de 11 de Março de 1895.

Este decreto retirou ao Governo a faculdade de intervir na administração do Lloyd, nomeando o seu presidente, mas offereceu ao mesmo Governo o meio de acompanhar de perto a vida da Companhia, estabelecendo uma fiscalização especial, para a qual o proprio Lloyd devia contribuir com 12:000$000 annuaes.

## 26. — *Nova Directoria*

Baseados no Decreto n. 1.895 A, os accionistas, tambem em 11 de Março, reunidos em assembléa geral, elegeram nova Directoria e novo Conselho Fiscal.

Para a Directoria foram eleitos os Srs. Francisco José Coelho Neto, Manoel Francisco Corrêa e Pedro Hyppolito Duarte.

Para o Conselho Fiscal foram escolhidos os Srs. Thomaz José Coelho d'Almeida, Luciano Montenegro e João Augusto Cesar de Souza.

## PRESIDENCIA CONSELHEIRO M. FRANCISCO CORRÊA

### 27. — *Directoria do Lloyd e representantes do Banco do Brasil*

Em 11 de Março de 1895, assumiu a presidencia do Lloyd o Sr. Conselheiro Manoel Francisco Corrêa.

A 20 de Setembro do mesmo anno, em consequencia do fallecimento do Conselheiro Thomaz José Coelho d'Almeida, foi representar o Banco do Brasil, no Conselho Fiscal, o Sr. Commendador Camillo de Andrade, que foi substituido, em 5 de Junho de 1896, pelo Sr. Commendador Luiz Alves da Silva Porto e, depois, pelo Sr. José de Paiva Magalhães Calvet, até ás eleições de 9 de Maio de 1898, occasião em que a representação do referido Banco coube ao Sr. Conselheiro João Carlos de Souza Ferreira.

Nessas eleições o Sr. Conselheiro M. F. Corrêa foi reeleito presidente, sendo substituidos os Srs. Pedro Hyppolito Duarte, que veiu a fallecer no dia 28 de maio de 1898, e J. M. de Mello e Alvim, pelos Srs. Contra-Almirante Euzebio de Paiva Legey e Conselheiro Eugenio Eloy de Andrade Camara.

### 28. — *Navegação para Dois Rios*

A navegação para o porto de Dois Rios, na ilha Grande, foi contractada, em Setembro de 1895, com o Sr. Chefe de Policia do Districto Federal, por viagem redonda, até 3 dias, pelo preço de 3:000$000, augmentados de 500$000 por dia excedente e para cada transferencia de viagem.

### 29. — *Greve. — Augmento de soldadas*

Preoccupou a Directoria do Lloyd, em 1895, uma greve iniciada, em 26 de Junho, pelos foguistas da empreza, que de 100$000 queriam passar a receber 150$000 mensaes, e sustentada depois, em 3 de Julho, pelos marinheiros, que pretendiam a soldade de 130$000 mensaes ao envez de 80$000, e pelos moços, que exigiam 100$000 e não 55$000 por mez.

O Ministro da Viação autorizou a transferencia da sahida dos vapores por mo-

tivo da greve, e o Lloyd telegraphou a seus agentes em Recife, Bahia, Desterro e Montevidéo, mandando contractar foguistas a 100$000.

Apezar dessas providencias, a greve se alastrou ao pessoal de camara, que se declarou, em 12 daquelle mez, solidario com os grevistas.

A solução da greve foi encontrada na concessão de um augmento de 20 % nas soldadas dos foguistas, carvoeiros, mestres, marinheiros, moços e taifeiros.

## 30. — *Cessão da E. F. Itapemirim aos credores inglezes*

A Estrada de Ferro Itapemirim, onerada da divida de £ 200.000, não augmentava a receita do Lloyd.

Pensou-se em vendel-a ao Estado do Espirito Santo, que a prolongaria até Victoria. Foi, porém, encontrada, posteriormente, uma solução mais favoravel: a cessão da Estrada aos credores inglezes.

Esta operação deixou patente o tino financeiro do Conselheiro Corrêa.

O accordo entre o Lloyd e os debenturistas do emprestimo de £ 200.000 foi o seguinte:

"A directoria do Lloyd Brasileiro, devidamente autorizada pela assembléa geral de accionistas de 4 de Maio de 1895, e nos termos do parecer do Conselho Fiscal, approvado naquella assembléa, por uma parte, e de outra parte a commissão (*comite*) de portadores de debentures reunidos em Londres do emprestimo de £ 200.000, reduzido hoje a £ 191.300, contrahido pela Companhia de Navegação Estrada de Ferro do Espirito Santo a Caravellas, da qual é presentemente cessionaria e subrogada a Comp. Lloyd Brasileiro, por intermedio dos banqueiros Knowles & Foster, na conformidade da escriptura de 1|VI e 21|X de 1889, representada (a commissão) nesta Capital pelo seu bastante procurador Commendador Joseph Mawson, têm livremente convencionado terminar e extinguir todas as relações juridicas entre a Companhia devedora e os debenturistas credores e definitivamente liquidar os encargos do mencionado emprestimo, quanto ao capital, quota de amortização e juros atrazados, sem que de futuro, e por mais especioso que seja o motivo, qualquer das partes contractantes possa levantar duvida, contestação ou reclamação, pela fórma seguinte:

— A Companhia Lloyd Brasileiro entrega aos credores debenturistas em seu pagamento — *datio in solutum*: —

| | |
|---|---|
| *a*) a Estrada de Ferro do Itapemirim ..... | 1.200:000$000 |
| *b*) trapiche "Reis", na rua da Saude ..... | 700:000$000 |
| *c*) " de S. Matheus ..... | 800:000$000 |
| *d*) 7 apolices da divida publica ..... | 7:000$000 |
| *e*) producto da venda do "Rio S. João" ..... | 5:000$000 |
| *f*) os direitos e vantagens do contracto com o Estado do Espirito Santo ..... | — |
| Total ..... | 1.912:000$000" |

O accordo foi assignado em de Fevereiro de 1897, depois do Sr. Mawson apresentar procuração em devida fórma, responsabilizando-se a tornar firme e valiosa a operação perante os possiveis debenturistas dissidentes, e depois de assentimento escripto dos banqueiros Knowles & Foster, *trustees* do emprestimo.

31. — *Serviços da Secção Paraense. — Venda de seus vapores*

Sobre os serviços da secção paraense o sub-gerente do Pará apresentou, naquelle mez, interessante e judicioso relatorio, do qual são extrahidos os trechos seguintes, verdadeiramente dignos de nota:

"Se a Directoria pensa em continuar a manter esta secção, torna-se de absoluta necessidade a substituição do material fluctuante, não só por causa do seu máo estado como porque não se póde entrar em concurrencia com os vapores, quer da Companhia do Amazonas, quer dos particulares.

Estes novos vapores são dotados de muitos melhoramentos, são economicos, têm bôa marcha, alguns são illuminados por electricidade, o que prova o grande desenvolvimento que tem tido a navegação fluvial deste Estado e do Amazonas, *e os lucros que offerecem são taes que as principaes casas commerciaes desta praça têm mais de um vapor.*

No caso contrario, julgo que o Lloyd muito terá a lucrar acabando com esta secção, logo que terminar o contracto da linha do Anajás, que é em 1° de Julho do corrente anno, pedindo rescisão dos demais contractos, dispondo do material omo julgar mais acertado."

Se a navegação paraense era fonte de lucro para muitos, por que o não era para o Lloyd?

A explicação desse facto estava, principalmente, na imprestabilidade dos navios.

O Lloyd, não dispondo de capitaes para concertar o material dessa secção ou para o substituir com unidades modernas, resolveu — e outro caminho não havia — a venda dos navios á medida que fossem retirados da navegação, por terminação de contracto.

Os navios, porém, estavam hypothecados, e então foi preciso esclarecer se, assim vinculados, podiam ser objecto de venda legal.

O parecer do advogado da Companhia dizia que o Lloyd podia vender os diversos vapores em leilão, uma vez que a venda se realizasse depois da avaliação dos mesmos e do orçamento dos concertos precisos, e se empregasse o producto do leilão na acquisição de apolices federaes do juro de 5 o|o, como garantia para os credores.

Os directores do Lloyd adoptaram as conclusões desse parecer e, assim, foram vendidos, em 1896, o *Amazonas, por* 102:000$000; o *Trombetas,* por 50:000$000; o *Bragança,* por 17:000$000; o *S. Domingos,* por 25:300$000, e o *Xingú,* por 3:000$000. Em 1897, o *Marary,* por 45:300$000; o *Mandurucús,* por 72:000$000, e o *Sergipe,* por 1:000$000, e, em 1898, a lancha *Aurora,* por 15:000$000, e algumas outras embarcações cujo nome não nos foi dado registrar.

Em 1899, de todo o material fluctuante da secção existiam apenas os vapores *Esperança* e *Fé*, os quaes passaram a trafegar nas linhas da navegação bahiana.

Os serviços das diversas linhas foram suspensos nas datas abaixo:

| *Linhas* | *Datas* |
|---|---|
| Salgado | Junho de 1894 (1) |
| Alto Xingú | Janeiro de 1895 |
| Chaves e Faro | " " " |
| Amapá | " " " |
| Anajás e Macoões | Julho de 1896 |
| Cachoeira | Fevereiro de 1897 |
| Irituya Cairary | Janeiro de 1898 |
| Acará | Fevereiro de 1898(2) |

## 32. — *Navegação Bahiana. — Costrucção dos vapores "Manoel Victorino" e "Prudente de Moraes". — Compra de immoveis. — Greves*

Na navegação bahiana, em 1895, foi escolhido o nome de *Manoel Victorino* para o navio que estava em construcção na Inglaterra, e pediu-se uma garantia de £ 20.000, ao Banco do Brasil, para mandar construir, na Europa, uma chata e outro navio, que no anno seguinte recebeu o nome de *Prudente de Moraes*.

Em 19 de Outubro do mesmo anno foi adquirido, por 14:288$371 e por escriptura lavrada no livro de notas do tabellião Evaristo, desta Capital, a doca existente no proprio nacional, onde funccionava a hospedaria dos immigrantes, na ponta de Monte Serrat, na Bahia, bem como as casinhas, e o terreno baldio ao norte do immovel adquirido.

Em Abril de 1896, o pessoal dos navios da navegação bahiana fez parede, exigindo augmento de soldadas.

A parede foi solucionada, depois de algum tempo, devido aos esforços do agente do Lloyd na Bahia, amparado efficazmente pela local Capitania do Porto.

## 33. — *Navegação para Matto Grosso*

A navegação de Matto Grosso occasionava avultados *deficits*, porque o seu custeio era feito em ouro, a um cambio prejudicialissimo.

As reclamações apresentadas ao Governo, apezar da boa vontade deste, não eram attendidas, por julgar o Governo que não tinha poderes para resolver a respeito. O Lloyd, em 1896, se dirigiu, por isso, ao Congresso, pedindo o pagamento de sua subvenção ao cambio de 27 d., mas nada obteve.

A companhia realizava só uma viagem mensal, porque não podia effectuar as duas

(1) Terminou em 4 de Junho de 1894, por effeito de rescisão amigavel do contracto, cujo prazo devia terminar em Fevereiro de 1898.
(2) Vide acta da Directoria de 23 de Novembro de 1896.

viagens de seu contracto. O Governo, devido a isto, reduziu á metade a subvenção do contracto e mandou abrir concurrencia, segundo os termos do edital de 2 de Março de 1898.

A' concurrencia não compareceram licitantes.

O serviço continuou a ser executado pelo Lloyd em uma só viagem entre Montevidéo e Cuyabá.

Em Janeiro de 1897 foi restabelecido, na linha de Matto Grosso, o frete de 7 pesos por tonelada, visto que a tarifa de 10 pesos tinha diminuido a receita daquella linha de de 50 o|o.

### 34. — *Naufragio em* 1892, 93 *e* 94, *e vendas de navios*

Deram-se os seguintes naufragios:

Em 22 de Dezembro de 1892, o *Rio Paraná* encalha na praia de Imbituba e se perde.

Em 17 de Julho de 1893, o *Rio Negro* encalha na Queimada Grande, perto de Santos.

Em 22 de Novembro de 1894, o *Mathilde* naufraga no Assú do Furado, sendo total o prejuizo da Companhia.

Realizaram-se as seguintes vendas:

Do *Araruama*, em 1° de Junho de 1896, por 7:200$000;

Do *Rio S. João*, em 10 de Dezembro de 1896, por 5:6000$000;

Do *Rio Grande* e do *Rio de Janeiro*, em 23 de Outubro de 1897, por 20:000$000.

### 35. — *Exploração dos vapores "Augusto Leal", "Athayde" e "Normandia" do Banco do Brasil*

O Banco do Brasil, em Março de 1896, fez entrega ao Lloyd Brasileiro dos navios *Augusto Leal* e *Athayde*, recebidos em pagamento de dividas. O Lloyd assumiu o compromisso de mantel-os na navegação desta Capital a Caravellas, recebendo, pelo seu trabalho, 10 o|ó da receita bruta.

Nas mesmas condições foi entregue ao Lloyd, em 21 de Julho de 1897, o vapor *Normandia* (ex-*Jeronymo Rebello*).

### 36. — *Situação financeira. — Acção judiciaria de accionistas contra o Lloyd*

O augmento das tarifas, concedido em 31 de Janeiro de 1895, veiu augmentar a renda de cerca de 2.000:000$000 annuaes, mas não foi remedio efficaz para os males do Lloyd, fallido, na opinião de muitos, desde 1894 (1).

A difficuldade principal era encontrar recursos para pagar os juros dos emprestimos.

---

(1) "Debates judiciarios sobre o Lloyd Brasileiro", do Dr. Elpidio de Mesquita.

Em 15 de Maio de 1895, o Sr. Conselheiro Corrêa leu, no salão do Banco do Brasil, aos debenturistas dos emprestimos da Companhia, uma exposição, em que, entre outras cousas, dizia:

"Para o pagamento de juros e amortizações dos tres emprestimos ha necessidade annualmente de Rs. 2.355:000$000, attendendo-se ao facto do cambio ser oneroso no que concerne ao emprestimo de £ 200.000.

A Directoria tem-se esforçado para augmentar a renda do Lloyd e evitar desvio na arrecadação; mas comprehendereis que, mesmo com as recentes concessões devidas á justiça do Governo, não ha renda liquida segura para o pagamento de tão avultada somma, sendo que a divida fluctuante irá crescendo á proporção que os juros dos emprestimos forem ficando em atrazo."

Os debenturistas nomearam os Srs. Herculano Penna, Francisco Ramos da Paz e um delegado do Banco de Depositos e Descontos para examinar a questão e suggerir o que fosse mais conveniente aos interesses desses credores.

Creava tambem sérios embaraços á administração a falta de pagamento das reclamações apresentadas pelo Lloyd, por motivo da revolta de 1893.

Além da reclamação pelo fretamento do *Santos* e do *S. Salvador*, em virtude do qual o Lloyd recebeu, em fins de 1895, 1.379:843$000, existiam ainda as reclamações, em processo e nos tribunaes, relativas ao fretamento dos vapores *Iris* e *Aymoré* (Rs. 659:658$842), aos concertos nos vapores *Santos* e *S. Salvador* (Rs. 500:940$040), á retenção dos vapores *Itapemirim*, *Meteoro*, *Alagoas* e *Laguna* e das lancha *Guanabara* e *Feiticeira* (Rs. 1.703:160$000).

Para apressar a liquidação dessas reclamações, o Lloyd se dirigiu, em 18 de Abril de 1895, ao Congresso, e, em 3 de Junho do mesmo anno, ao Sr. Presidente da Republica.

Em 31 de Dezembro de 1895, só a divida proveniente dos juros e amortizações dos emprestimos subia a quasi seis mil contos.

O Sr. Conselheiro Corrêa, naquella data, depois de urgentes esforços empregados durante quasi um anno, verificou que não podia "dar volta", como elle mesmo declarou, á situação precaria do Lloyd e pediu a sua exoneração.

Os seus serviços foram julgados indispensaveis e a exoneração não foi concedida.

O Sr. Conselheiro Corrêa ficou, mas não pôde melhorar a situação da empreza entregue á sua capacidade administrativa.

O pagamento dos coupons dos emprestimos, mas sempre em atraso, porque nos dias dos vencimentos não existiam recursos.

Em Fevereiro de 1897, a imprensa noticiava que o governo cobrava a divida de 1.770:000$000 que o Lloyd tinha para com o Banco do Brasil, deixando de pagar a subvenção.

O Lloyd teve que pedir a intervenção do fisco do Governo, fazendo ver a impossibilidade em que se encontraria a empreza em funccionar sem a subvenção, que attingia annualmente a 1.475:000$000 liquidos.

A angustiosa situação financeira do Lloyd transparece claramente dos pareceres do Conselho Fiscal sobre as contas dos annos de 1896 e 1897.

No parecer sobre as contas de 1896 lê-se:

"O resultado que apresenta o balanço do anno passado não é por certo animador, pois augmentou o deficit que já apresentava o do anno de 1895 com mais de 4.371:796$610, encerrando-se assim o anno de 1896 com o deficit total de 7.334:840$670.

O Conselho Fiscal não póde deixar de lembrar-vos que a situação é demasiado tensa e que cumpre sahir della.

Não ha administração que possa vencer as difficuldades actuaes sem uma grande reforma da Companhia."

No parecer sobre as contas de 1897:

"Infelizmente, o resultado que mostra o balanço de 1899, continúa a ser negativo.

O deficit que era de 7.334:840$670, por causas que não vem a pello enumerar, mas entre as quaes avulta, principalmente, a desastrosa depressão da taxa cambial, elevou-se á esmagadora somma de 9.724:234$070.

A Directoria, fazendo o historico dos actos mais importantes da sua gestão, pondera que, ao terminar o seu mandato, entrega a Companhia em condições muito mais favoraveis que aquellas em que a recebeu depois da revolta da Armada.

Assignala, entre outros, o pagamento das dividas atrazadas, menos a que foi contrahida com o Banco do Brasil e por este transferida ao Governo, assim como de um coupon de juros de debentures, a reforma e augmento do material fluctuante e fixo e a acquisição de importantes propriedades na linha fluvial de Matto Grosso.

Reconhece o Conselho Fiscal a bôa vontade e os esforços da Directoria em melhorar as condições da Companhia, mas está certo de que, sem uma reforma profunda em sua organização, não póde a situação melhorar.

Não ha duvida de que alguma cousa se fez, mas emquanto a nossa Companhia fôr opprimida por divida tão avultada, não é licito esperar-se que as condições de sua existencia se possam modificar."

Em 1898, a situação não melhorou.

Alguns accionistas do antigo Lloyd que, em tempo devido, impugnaram a fusão dessa Companhia na Emprezza de Obras Publicas, obtiveram sentença, mandando proseguir, para seu pagamento, a execução dos bens penhorados.

A Directoria propoz o pagamento, em Julho, de 40$000 e, em Agosto, de 45$000 para cada acção. As suas propostas, porém, não foram acceitas.

### 37. — *Fallencia*

Os acontecimentos precipitaram-se.

Em principio de 1899, o Banco Intermediario do Rio de Janeiro, possuidor de debentures e coupons vencidos, requer, por seu advogado, o Sr. Francisco Pires de Carvalho Aragão, a fallencia do Lloyd, provando que o mesmo Lloyd tinha cessado os seus pagamentos.

O pedido de fallencia foi lido na sessão da Directoria de 14 de Março, sendo entregue

a defesa dos interesses do Lloyd ao seu advogado, o Sr. Conselheiro João Baptista Pereira.

No dia 16, o Sr. Conselheiro Corrêa despediu-se de seus collegas da Directoria e do Conselho Fiscal, aos quaes agradeceu a cooperação nos "dias attribulados" gastos em vão para salvar a empreza.

Devia ter sido esse um momento de angustia: nada mais triste do que luctar com fé e succumbir.

A defesa do Conselheiro Baptista Pereira foi feita com habilidade. Disse esse illustre advogado:

"A verdade que sobrenada dos factos é que a situação da Companhia é difficil, mas dahi á sua liquidação ha grande espaço, porquanto ainda não chegou para ella a impossibilidade.

A sua pujança revela-se através de todas as adversidades por que tem passado e que a assaltaram logo no seu nascedouro, como facilmente se evidencia do confronto da situação do Lloyd, hoje, com a do Lloyd, em 1892, quando em reconstituição.

Arcando com o encargo de uma divida enorme, coeva de sua reconstituição, interrompida em sua actividade industrial em 1893, causa conhecida dos maiores prejuizos ainda não reparados, victima tambem dos desastres espalhados pela baixa cambial, que tem depauperado os mais robustos organismos industriaes e alterado as condições da vida economica do paiz, não obstante tudo isso a companhia prosegue nos seus fins, e amparada pela confiança publica não cessou a sua vida commercial.

A falta de pagamento de coupons vencidos é um facto isolado, que não póde autorizar a liquidação forçada. Esta não attende a nenhum interesse de ordem publica, não é util nem a devedores nem a credores; considerada sob o ponto de vista juridico, é um erro; sob o ponto de vista politico, um germen de complicações, por isso que não está em causa unicamente o interesse individual, mas sim o do publico e dos Estados da Republica, servidos pelas linhas de navegação subvencionada."

Apezar disso, o juiz abriu a liquidação forçada com esta sentença:

"Vistos, etc.

Attendendo que a supplicada cessou os seus pagamentos desde 1893, conforme demonstram os documentos de folhas 4, 5, 6 e 8 e justificação de folhas 14 a 19, o que ainda se deprehende das declarações da supplicada e do Conselho Fiscal, como se vê do documento de folhas 7;

Attendendo que essa cessação de pagamentos continua e por tantos annos de dividas liquidas e certas constitue a insolvabilidade pela perda de credito;

Attendendo que, depois das allegações de fl. 23, intimada de novo para dizer, a supplicada nada allegou, como se vê de sua resposta, e da certidão de fl. 46 v., o que corrobora o estado de insolvabilidade em que se acha a supplicada: nessa conformidade e attento o disposto nos artigos 167 n. 2 e 168 n. 2 do Decreto n. 434, de 4 de Julho de 1891, declaro aberta a liquidação forçada da Companhia Lloyd Brasileiro para

os fins legaes; publique-se pela imprensa e por edital e seja apresentada a relação authentica dos credores, para serem nomeados os syndicos, pagas as custas pela massa.

Rio, 15 de Março de 1899.

(a) *Bellarmino de Gama e Souza.*

Quaes as causas desse inglorio desenlace? A passagem do Lloyd pela Empreza de Obras Publicas, a revolta de 7 de Setembro de 1893, o cambio e, especialmente, o onus, pesadissimo, dos juros e da amortização de emprestimos excessivos em relação ao capital liquido, foram as causas principaes e manifestas do desastre.

## O LLOYD EM LIQUIDAÇÃO

(De 15 - 3 - 1899 a 31 - 7 - 1901)

38. — *Syndicos. — Novos directores dos serviços do Lloyd. — Administração dos syndicos. — Leilão*

Aberta a liquidação, foram nomeados syndicos o Banco do Brasil e o Banco de Depositos e Descontos, representados pelos Srs. Camillo de Andrade e Dr. Alberto Faria, os quaes classificaram os creditos deste modo:

| | |
|---|---|
| 1° — Credores por debentures: | |
| Debentures do emprestimo de 12.000:000$000 . . . . . | 16.449:552$930 |
| Debentures do emprestimo de 14.000:000$000 . . . . . | 19.419:888$880 |
| 2° — Accionistas que propuzeram acção judicial contra a incorporação do Lloyd na Empreza de Obras Publicas no Brasil (.7649 acções) . . . . . | 1.816:306$800 |
| 3° — Companhia de Seguros Nova Permanente . . . . . | 100:000$000 |
| 4° — Accionistas que não propuzeram acção judiciaria e que ficaram com as primtivas acções sem trocal-as (17.865 acções) . | 3.573:000$000 |
| 5: — Credores chirographarios . . . . . | — |

Os syndicos apressaram-se em declarar ao Governo que os serviços não seriam interrompidos e nomearam para dirigil-os os Commandantes Eugenio de Andrade Camara, Antonio Leopoldino da Silva e Propicio Rollim Pinheiro. Este ultimo, seis mezes depois de nomeado, veiu a fallecer.

O Governo, em aviso de 13 de Outubro de 1900 do Ministerio da Viação, declarou aos syndicos que o Lloyd, tendo deixado de ser pessôa juridica, em consequencia da sentença do Juiz, não mais podia ter contractos com o Governo e que, no interesse da navegação, os serviços antigamente a seu cargo seriam, opportunamente, postos em concurrencia.

Os syndicos administraram a massa com criterio exclusivamente financeiro. Não armazenaram stocks nos almoxarifados e não procederam a reparações na frota. Compravam na praça, a dinheiro, o indispensavel e utilizavam os navios, emquanto as con-

dições destes o permittissem, encostando-os quando necessitados de reparos. O numero dos navios em trafego ficou muito reduzido, mas o fim que tinham em vista — o lucro — temporariamente embora, foi attingido.

Durante o periodo administrativo dos syndicos, que foi de 28 mezes e 14 dias, os diversos serviços da empreza deram um lucro de Rs. 3.442:333$360.

Esse periodo administrativo, iniciado em 15 de Março de 1899, terminou em 31 de Julho de 1901; antes, porém, o acervo do Lloyd foi posto em leilão, no mez de Abril de 1901.

O producto do leilão foi apenas de 9.000:000$000, o que representou para os debenturistas e outros credores um prejuizo não inferior, em numero redondo, a réis 30.000:000$000.

O arrematante foi o Sr. Antonio Vaz de Carvalho, corrector de fundos publicos, que recebeu todo o acervo do Lloyd em 31 de Julho de 1901, conforme a escriptura então lavrada. (1)

---

(1) Tab. Evaristo. Livro n. 63, fls. 20.

## O LLOYD SOB A ADMINISTRAÇÃO PROVISORIA DO BANCO DO BRASIL

(De 1-8-1901 a 7-1-1903)

39. — *Novos directores dos serviços. — Tentativas para augmetar os fretes. — Formação da Companhia Novo Lloyd Brasileiro*

O Sr. Antonio Vaz de Carvalho, que na arrematação do acervo do Lloyd tinha agido officiosamente por conta do Banco do Brasil, passou a este banco, em 1 de Agosto de 1901, procuração bastante para administrar os bens arrematados, até que fosse constituida definitivamente uma companhia para os explorar com regularidade.

O Banco do Brasil entregou ao Commandante João Cordeiro da Graça e ao Sr. Luiz Campos, commerciante, a direcção do Lloyd e requereu ao Governo autorização para reorganizar, mediante contracto, os serviços maritimos, antigamente a cargo do mesmo Lloyd.

O Governo baixou então, deferindo-lhe o requerimento, o decreto n. 4.311, de 6 de Janeiro de 1902.

O prazo do contracto lavrado naquella occasião foi modificado pouco depois pelo decreto n. 4.442, de 23 de Junho do mesmo anno, ficando limitado ao exercicio de 1902, com prorogação, porém, até 31 de Dezembro de 1912, mediante autorização do Poder Legislativo.

Em Maio de 1902, o commendador José Cesario de Faria Alvim foi auxiliar a directoria; mas em 24 de Julho daquelle mesmo anno esta foi substituida por outra, composta do Dr. Pedro Betim Paes Leme e Almirante Bartholomeu Francisco de Souza e Silva.

Os novos administradores providenciaram, sem perda de tempo, para obter maior receita, e, para tal fim, elevaram os fretes, dentro dos limites da tarifa de 1895.

O Ministro da Viação, porém, não permittiu a elevação dos fretes, e mandou que fossem cobradas, no maximo, as taxas em vigor em 30 de Dezembro de 1901.

A ordem ministerial foi dada em aviso de Novembro de 1902. (1)

---

(1) O aviso, na sua primeira parte, dizia: "O decreto n. 4.311, de 10 de Janeiro do corrente anno, que autorisou a reorganização dos serviços de navegação que estiveram a cargo da extincta Comp. Lloyd Brasileiro, rege-se pelo disposto no art. 2º, n. 7, da lei n. 834, de 30 de Dezembro de 1901, e só deve ser executado, como elaborado foi, de accôrdo com as determinações da disposição legal em que se funda. Nos termos desta, é expresso que a autorização para contractar o serviço de nave-

Além dessa tentativa de augmento de fretes, nada encontramos, que mereça menção, nesse curto periodo administrativo, que devia findar em começo de 1903; quando surgiu a Companhia Novo Lloyd Brasileiro.

N'um semestre escasso e em vespera de uma nova reorganização da companhia, grandes commettimentos não podiam ser realizados.

Veremos quaes os feitos principaes do Novo Lloyd Brasileiro e o papel que este desempenhou na marinha mercante.

---

gação ficou subordinada á condição de estipular-se no contracto com a companhia que tomasse a si esses serviços "a diminuição dos actuaes preços de transportes para os generos de producção nacional", determinação que deixa evidente o pensamento, aliás conhecido, que tem o Congresso, de favorecer a producção do paiz, em dar-lhe transporte maritimo a preço inferior ao que effectivamente pagava. Não tendo sido ainda approvada a tabella geral das passagens e fretes que, na conformidade da clausula XX do contracto vigente, deverão ser os mais reduzidos para os generos de producção nacional, o que seria conforme ao disposto na lei, considerou a administração da empreza contractante, que lhe era licito alterar os preços de transporte, elevando-os sob o fundamento de que se conservava ainda dentro da tabella approvada em 1895. Esse acto não deve, porém, prevalecer, por serem insubsistentes os seus fundamentos, uma vez que a dita tabella de 1895 não póde sobreviver á disposição da lei citada, de 1905, que tomando então por base preços actuaes, o que vale dizer — os preços, effectivamente cobrados áquelle tempo, vantagem em cujo goso já estava a producção nacional, mandou ainda que fossem reduzidos no contracto que se houvesse de celebrar".

## COMPANHIA NOVO LLOYD BRASILEIRO

(De 7 - 1 - 903 a 31 - 3 - 906)

40. — *Actos constitutivos da sociedade. — Directoria. — Capital*

Os actos constitutivos da Companhia *Novo Lloyd Brasileiro* foram as escripturas de 31 de Dezembro de 1902 e 7 de Janeiro de 1903. (1)

Os seus estatutos foram approvados nesta ultima data. A assembléa que os approvou elegeu os primeiros administradores da Companhia, que foram:

Directores: Dr. Pedro Betim Paes Leme, presidente; Capitão de Mar e Guerra José Maximiano de Mello e Alvim, gerente, e Dr. Horacio Moreira Guimarães, secretario.

Conselho Fiscal: Banco do Brasil, Hime & Comp. e Julio Miguel de Freitas.

O capital da nova sociedade era de Rs. 13.500:000$000, dividido em 67.500 acções de 200$000 cada uma, assim distribuido:

| *Accionistas* | *Acções* | *Capital* |
|---|---|---|
| Antonio Vaz de Carvalho | 59.500 | 11.900:000$000 |
| Hime & Comp. | 7.500 | 1.500:000$000 |
| Edwin Hime | 100 | 20:000$000 |
| Manoel da Silva Monteiro | 100 | 20:000$000 |
| Dr. Horacio M. Guimarães | 100 | 20:000$000 |
| Commandante José Maximiano de Mello e Alvim | 100 | 20:000$000 |
| Dr. Pedro Betim Paes Leme | 100 | 20:000$000 |
| Dr. Elpidio de Mesquita | 200 | 40:000$000 |
| Total | 67.500 | 13.500:000$000 |

O capital subscripto pelo Sr. Antonio Vaz de Carvalho era representado pelos bens do antigo Lloyd, arrematados em leilão, e pelo valor do contracto, que a nova empreza tencionava celebrar com o Governo Federal, de accordo com as autorizações legislativas da citada Lei n. 957, de 30 de Dezembro de 1902.

(1) Relatorio do L. B. apresentado em 1904, pag. 20.

As entradas, em dinheiro, foram apenas de 1.600:000$000.

Desta quantia foram retirados logo Rs. 1.000:000$000, para entregar ao Banco do Brasil, como amortização da divida de Rs. 2.920:000$000 adiantados pelo mesmo banco, quando dirigia a empreza por procuração do Sr. Antonio Vaz de Carvalho, e Rs. 76:233$530, para despesas de installação, ficando reduzido a Rs. 523:766$470, o capital de giro e custeio.

41. — *Concertos de navios. — Compra do "Matto Grosso" — Venda da Secção Bahiana.*

Com este pequeno capital o Sr. Paes Leme começou a administrar o Novo Lloyd, comprehendendo logo a necessidade que havia num melhor aproveitamento dos navios e numa revisão das linhas de navegação.

Veiu d'ahi a attenção que teve de prestar á reparação do material fluctuante estragado, á compra de mais um navio para a linha de Matto Grosso e á alienação da Linha Bahiana.

Foram feitos concertos radicaes nos vapores *Manáos, Pernambuco, Ladario, Victoria, Santos, Porto Alegre, Aymoré, Estrella, Rapido* e *Olinda* (actual *João Alfredo*).

O vapor adquirido foi o *Oriente*, que passou a chamar-se *Matto Grosso*.

Este navio estava em Montevidéo, quando foi comprado, e não poude entrar em serviço sem soffrer reparos em suas obras mortas; reparos, cuja necessidade só appareceu depois da sua compra, em consequencia da vistoria inescrupulosa — base da operação — com que foi illudida a directoria do Lloyd.

A Secção Bahiana não convinha aos interesses da Companhia.

Tornada publica a intenção de alienal-a appareceram muitos intermediarios, todos agindo em nome do Banco da Bahia, que se dizia patrocinado pelo Governo do Estado.

Destacados os vapores *Estrella* e *Prudente de Moraes* e o rebocador *Guanabara*, a secção foi vendida por 500:000$000, ao Dr. Jeronymo Teixeira Alencar Lima, cuja proposta foi considerada a mais vantajosa.

O contracto de venda não poude ser definitivo, em 1904, porque, quando ia ser lavrada a escriptura, foi iniciada contra a Companhia, o Sr. Antonio Vaz de Carvalho e o Banco do Brasil, uma acção de reivindicação, que tornava litigiosos os bens do Lloyd.

Foi contractado, por isso, em 8 de Abril de 1904, o *arrendamento* condicional da secção, arrendamento que se transformaria em venda, se a sentença do pleito judiciario viesse a ser favoravel ao Lloyd.

A venda definitiva se realizou mais tarde.

42. — *Economias. — Greves*

A escassez de recursos iniciaes limitava, de muito, as iniciativas da directoria do Lloyd, obrigada a economias severas de toda especie: economias decorrentes das exigen-

cias da situação, que não era de folga, economias dictadas pelas leis da administração bem comprehendida, que condemna inexoravelmente toda despeza superflua.

Nos fornecimentos aos navios de rancho, combustiveis e materiaes havia muito que economisar e o Dr. Paes Leme encontrou no Sr. Dr. Ernesto Tygna da Cunha, almoxarife, o auxiliar de que precisava.

Tomando por base os preços dos refeições adoptados em principios de 1902, verificaram-se, nas despezas de comedorias, as seguintes diminuições:

| | 1902 | 1903 | 1904 |
|---|---|---|---|
| Despeza calculada . . . . . | 1.356:756$000 | 1.356:004$000 | 1.773:250$000 |
| Despeza realizada . . . . . | 1.258:382$000 | 1.223:029$000 | 1.425:284$000 |
| Lucro . . . . . | 98:374$000 | 132:975$000 | 347:975$000 |
| Percentagem na reducção . . . . | 7 1\|4 o\|o | 9 4\|5 o\|o | 19 3\|5 o\|o |

Em 1904, apesar de ter augmentado o trafego, especialmente o de passageiros, a despeza do custeio diminuiu de cerca de 500:000$000.

Foi, por isso, que no relatorio da directoria, apresentado em 1905, appareceram referencias especiaes ao Sr. Tygna da Cunha, a cuja "honesta e solicita gestão" eram justamente attribuidos, "em grande parte" os bons resultados do exercicio.

O Sr. Tygna da Cunha, nos dissera, em seu conciso relatorio de 29 de Abril de 1914, o segredo dos resultados que obteve. São suas estas palavras:

> "Sempre que se pretende adquirir qualquer material, que, por seu preço ou quantidade, importa em somma um pouco mais avultada, procede-se á concurrencia *publica*.
>
> Si, porém, o material é em quantidade diminuta, ou si ha urgencia na acquisição delle, estabelece-se a concurrencia *particular* entre os especialistas desse material, sendo as propostas abertas na presença dos concurrentes.
>
> Até o presente a companhia não tem celebrado contracto algum para os fornecimentos por prazo determinado, sem que dahi lhe tenha advindo desvantagem alguma.
>
> A Companhia, na acquisição do material de que precisa não se preoccupa unicamente de obtel-o pelo mais baixo preço, ella tambem considera a qualidade, escolhendo entre as amostras aquella que satisfaz ao fim a que o material é destinado.
>
> E nessa escolha, procede-se sempre com inteira imparcialidade, visto como os peritos no acto de julgarem o material ignoram completamente a procedencia das amostras."

Tambem nos diques e officinas havia economias a realizar.

Trabalhavam nas officinas, entre officiaes, ajudantes, mancebos e aprendizes, cerca de 800 pessoas.

O Dr. Paes Leme considerava-as "o maior sorvedouro das rendas da companhia" pelo facto de possuirem "pessoal numerosissimo e de salarios elevados".

Foi sempre seu pensamento reduzil-as a proporções mais modestas e dirigil-as com methodos e criterios exclusivamente industriaes.

Pouco colheu, entretanto, neste campo e teve que luctar muito: até *greves* teve que enfrentar.

A primeira parede deu-se em 17 de Junho de 1903, por motivo da nomeação do Dr. José Maria da Conceição, para director das officinas. Não tinha nenhuma razão de ser, pois o Dr. Conceição não era conhecido entre os operarios. A parede, na opinião da directoria, foi devida a empregados que "se julgavam mal seguros com as medidas de fiscalização, moralidade e disciplina que iam ser postas em pratica para colibir abusos inadmissiveis".

O Dr. Conceição, dias depois, exonerou-se e a parede cessou.

Outra parede declarou-se em 14 de Setembro de 1903. Esta foi motivada pelo receio, por parte dos operarios, de que algumas demissões, dadas para reduzir despezas, constituissem medidas de reacção da directoria ao levante anterior.

Dissipado o equivoco dos operarios, estes, em 18 de Setembro voltaram ao trabalho.

43. — *Orçamento para novos vapores*

A necessidade de augmentar a frota para augmentar e melhorar a navegação, com o estabelecimento, entre outras, de linhas rapidas para o norte e para o sul, com escala apenas nos portos mais importantes, constituiu uma das principaes preoccupações da directoria.

Eram necessarios novos vapores, mas como adquiril-os, si a companhia não dispunha dos avultados recursos necessarios?

Pensou-se na alienação do dique da Saude, por 5.000:000$, para obter esses recursos, mas, afinal, desistiu-se da idéa, deante da importancia dessa obra monumental e da esperança de obtel-os, levantando um emprestimo, depois da Companhia assignar o contracto de navegação, de que tratava a Lei n. 957 de 30 de Dezembro de 1902.

Crente de que esse contracto não lhe seria negado e que a sua assignatura realizar-se-hia, mais dia, menos dia, o Dr. Paes Leme, na intenção de poupar tempo, pediu orçamentos de quatro navios a diversos estaleiros europeus.

Pouco tempo depois, eram recebidas 33 propostas, algumas dentre ellas bastante vantajosas e com especiaes facilitações de pagamento, reflexo da confiança dos estaleiros proponentes, inglezes, francezes e italianos, no Lloyd.

A encommenda dos navios, porém, não poude ser dada, por falta do contracto, que a Companhia esperava.

Teria sido imprudencia assumir compromissos sem o contracto e erro imperdoavel encommendar navios sem conhecer o pensamento do Governo.

## 44. — *Contracto com o Governo Federal*

Mas, porque esse contracto, apezar de autorizado em lei, não era concedido ao Lloyd?

O Dr. Lauro Müller, Ministro da Viação, apezar do optimismo dos relatorios da companhia, estava convencido de que o "trafego maritimo era deficiente por causa da decadencia do Lloyd" (1) e que não lhe era possivel assignar um contracto de navegaço com esse mesmo Lloyd, porque "não estava constituido de fórma a manter um serviço regular" e porque "o estado financeiro da empreza não lhe permittia manter a frota indispensavel ao bom desempenho das diversas linhas costeiras e fluviaes exigidas pelo contracto de 1902". (2).

Parece que havia em tudo isso uma especie de circulo vicioso, cuja origem não podemos descobrir: o Lloyd não encommendava navios, porque o Governo não lhe dava o contracto; o Governo não lhe dava o contracto, porque o Lloyd não tinha navios.

A falta, porém, de um contracto regular, além de impedir ao Lloyd augmentar, como queria, as suas unidades navaes, tornava anomala a sua situação perante o Governo Federal.

De facto, o Lloyd realizava o serviço e recebia a respectiva subvenção e ainda era multado, de vez em quando, como se ainda estivesse ligado ao contracto de 1902... inexistente.

As multas, num total superior a 100:000$000, foram depois restituidas á firma M. Buarque & Cia., successora do Novo Lloyd.

## 45. — *Desapropriações*

Uma questão importante foi a da desapropriação do dique da "Saude" e de algumas casas da rua da Saude e Gambôa.

No plano primitivo dos melhoramentos do porto desta Capital não estava comprehendida a suppressão do dique da "Saude"; mas modificado aquelle plano, em 1905 e rectificado o alinhamento do caes no trecho fronteiro a esse dique, a desapropriação deste tornou-se indispensavel, vindo a effectuar-se em 1905.

O dique e as construcções á rua Zacharias n. 4 foram cedidos á Commissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, em consequencia de accôrdo especial e arbitramento prévio, pela quantia de 4.331:405$330 e um terreno de m. 30x20 no valor de 200:000$000, no caes do novo porto, actual Avenida Rodrigues Alves.

Como indemnização pela remoção das officinas foi estipulada a quantia de 300:000$000.

---

(1) e (2) Relatorio do Ministerio da Viação — anno de 1904.

As demais desapropriações foram as seguintes:

| | |
|---|---|
| Rua da Saude ns. 14 e 18 | 199:026$670 |
| " " " " 24 a 30 | 182:160$000 |
| " " " " 34 | 72:864$000 |
| " da Gambôa n. 78 | 20:240$000 |
| " " " ns. 80 e 82 | 72:864$000 |
| " " " " 84 a 92 | 121:440$000 |
| Total | 668:594$670 |

O total das desapropriações foi:

| | |
|---|---|
| Dique da Saude e dependencias | 4.531:405$330 |
| Officinas (remoção) | 300:000$000 |
| Predios á rua da Saude e Gambôa | 668:594$670 |
| Total | 5.500:000$000 |

A importancia de 5.300:000$000 foi depositada no Thesouro Nacional em 14 de Dezembro de 1905; o terreno, avaliado em 1905 em 200:000$000, até agora não foi recebido, nem procurado pelo Lloyd.

As desapropriaçõçes foram-lhe prejudiciaes, não só porque o custeio dos diques e officinas teve que ser augmentado pela manutenção de um grande numero de embarcações auxiliares e pelo transporte diario dos operarios e chefes do continente para as ilhas de Mocanguê e Conceição, como tambem, porque as indemnizações pagas foram inferiores ao valor dos bens indicado na escripta, como se vê deste quadro:

| *Predios* | *Escripta* | *Desapropriações* |
|---|---|---|
| Rua da Saude 14 e 18 | 450:000$000 | 199:026$670 |
| " " " 24 a 30 | 460:000$000 | 182:160$000 |
| " " " 34 | 100:000$000 | 72:864$000 |
| " " Gambôa n. 78 | ( | 20:240$000 |
| " " " ns. 80 e 82 | 300:000$000 | 72:864$000 |
| " " " " 84 a 92 | ( | 121:440$000 |
| Conselheiro Zacharias n. 4 | | |
| Diques e dependencias | 5.000:000$000 | 4.531:405$330 |
| Officinas (remoção) | 300:000$000 | 300:000$000 |
| Totaes | 6.610:000$000 | 5.500:000$000 |

O accordo, a que acima nos referimos, foi homologado pelo Juiz Federal da 2ª Vara, em 14 de Novembro de 1905.

Nesse accordo foi permittido que o Lloyd continuasse a explorar, gratuitamente, o dique da Saude e as officinas até 31 de Dezembro de 1905, e mediante aluguel, os trapiches desapropriados.

### 46. — *Pequenas questões — Sinistro do "Desterro". — Um titulo original*

Questões relativamente de pouca importancia, quanto a suas consequencias, mas merecedoras, a nosso ver, de serem aqui mencionadas, foram o sinistro do *Florianopolis* e a discussão sobre o titulo "Bens com que Antonio Vaz de Carvalho contribuiu para a formação de seu capital" que tinha sido aberto na escripta da companhia

O "Florianopolis" (então "Desterro") em 28 de Dezembro de 1903 encalhou na praia do Cassino, a 12 milhas ao sul da Barra do Rio Grande.

O salvamento desse vapor, contractado por 800:000$000 pelo agente do Lloyd no porto do Rio Grande, deu causa á demissão desse agente e á impugnação do pagamento da conta, que foi julgada exhorbitante.

A directoria soube que o sinistro não passara de um simples encalhe na areia, tendo bastado o esforço de rebocadores para safar o vapor, e que o agente firmou o contracto de salvamento sem ouvir o commandante do navio; soube mais que o proprio agente alugou aos contractantes do serviço o rebocador *Pelotas* e as chatas *Clotilde* e *Tempestade* pela quantia de Rs. 2:100$000. (1)

O titulo "Bens com que etc." levantou uma curiosa disputa entre os peritos e o chefe da Contabilidade da companhia.

A disputa occasionou um atrazo de mais de 3 mezes na prestação das contas relativas ao anno de 1903. Foram ouvidos contabilistas de nomeada e entre elles o Sr. Luiz Alves Pereira Machado, cujo parecer concluiu pela exactidão da escripta e pela adopção desse titulo original. O parecer constitue um dos annexos do relatorio de 1904 do Dr. Betim Paes Leme.

### 47. — *Resultados financeiros*

Apezar da escassez de capital de giro com que a Companhia iniciou o seu movimento, os resultados financeiros da gestão Paes Leme foram bastante apreciaveis.

O Lloyd em 1903 deu um lucro de Rs. 527:614$350, o que representava um juro de 4 °|° sobre o capital, e, em 1904, um lucro de Rs. 1.836:158$310, que elevou esse juro a quasi 14 °|°, resultado digno de nota numa companhia habituada a deficits avultados e seguidos.

E' verdade que a companhia não tinha emprestimos para amortizar, mas teve a responsabilidade da divida inicial de Rs. 2.920:821$080, correspondente a supprimentos do Banco do Brasil ao Lloyd, durante o tempo em que este esteve sob a direcção daquelle, responsabilidade que foi acceita pela assembléa de constituição da companhia

(1) Rel. da Cia. Novo Lloyd Brasileiro, apresentado em 1904, pags. 17, 18 e 19.

Essa divida, em 31 de Dezembro de 1905, já estava reduzida a Rs. 1.649:289$880.

Os lucros do exercicio de 1903 justificaram estas palavras do Dr. Paes Leme, em seu relatorio de 1904:

"Esta empreza, que constituia um verdadeiro onus para o Banco do Brasil e cujo custeio lhe tinha absorvido em mezes de administração (1) a enorme somma de réis 2.920:821$080, divida que foi mais um elemento das difficuldades, com que foi organizada a companhia, *transformou-se de parasita, que era, em fonte de renda.* Com effeito, a companhia nunca mais recorreu aos cofres do Banco e com os proprios recursos amortizou 500 contos (2) dessa divida inicial e ainda fechou o seu balanço de 1903 com o saldo liquido de Rs. 1.128:814$105." (3)

Os lucros do anno de 1904, permittiram á Directoria do Lloyd dizer, em seu relatorio de 1905, que estava reservado ao Lloyd "um futuro prospero" e *que o Lloyd poderia manter-se, mesmo sem a subvenção official.*

Os Srs. Bulhões Carvalho, Franklin Sampaio e Philadelpho Castro, membros do Conselho Fiscal, á vista desses lucros, escreveram em seu relatorio, que o futuro da companhia era "incontestavelmente o mais auspicioso possivel" e teceram elogios á Directoria, pelo "esforço, zelo e dedicação com que tem procedido no desempenho do seu mandato".

## 48. — *Renuncia do Dr. Paes Leme*

Apezar de tudo isso, o Dr. Paes Leme não se sentia á vontade na direcção do Lloyd, por não ter podido obter do Governo Federal o contracto de que a companhia precisava para se desenvolver.

Afinal, convencido de que a sua permanencia no Lloyd era um dos motivos da não assignatura desse contracto, resolveu exonerar-se.

Em 5 de Maio de 1905 enviou aos accionistas, reunidos em assembléa geral, a seguinte carta:

"Não me convindo, nem aos interesses do Lloyd que por mais tempo se prolongue o estado anomalo em que se acha a companhia ha dois annos e meio, por falta de assignatura de seu contracto, para facilitar essa assignatura resolvi não mais aguardar essa solução, como tinha declarado em meu ultimo relatorio, e por isso venho apresentar a essa illustre assembléa a minha renuncia de Presidente da Companhia, aproveitando o ensejo para agradecer a confiança com que fui distinguido."

A renuncia foi acceita e a assembléa geral por proposta do Dr. Sá Vianna, representante do Banco do Brasil, approvou a concessão de uma gratificação extraordinaria ao Dr. Paes Leme, pela sua "util administração".

Substituiu o demissionario, no alto posto de presidente do Lloyd, o Sr. Dr. João

---

(1) De 1 de Agosto de 1901 a 7 de Janeiro de 1903.
(2) Até 31 de Dez. de 1903.
(3) Este saldo ficou reduzido a 527:612$350, depois da deducção de Rs. 601:228$755, quotas para o fundo de reserva, deterioração e porcentagens previstas nos Estatutos.

Gonçalves Pereira Lima, que alguns annos mais tarde teve a honra de occupar a pasta da Agricultura, no Governo do Sr. Dr. Wenceslao Braz.

O Dr. Sá Vianna comprehendeu que essa mudança na administração não viria resolver definitivamente a questão do contracto e, por isso, propoz que a nova directoria ficasse com poderes para accordar com o Banco do Brasil a liquidação da companhia, caso não mais conviesse a sua continuação.

A assembléa approvou a proposta.

### 49. — *Liquidação da Companhia*

Isso não passou, entretanto, de mera formalidade, porque quasi todas as acções já estavam em poder do Banco do Brasil, que, de accordo com o Governo Federal, tencionava preparar, sem perda de tempo, a liquidação da companhia.

O governo tinha um vasto plano administrativo e politico a realizar, com relação á navegação nacional, e dahi a necessidade de liquidar o Novo Lloyd para permittir o apparecimento, em seu logar, de uma nova companhia com as garantias precisas ao exito do plano governamental.

O Banco do Brasil vendeu as acções á firma M. Buarque & Comp. e o Novo Lloyd foi dissolvido por escriptura de 31 de Março de 1906. (1)

Nessa escriptura os directores da Companhia Lloyd Brasileiro, na qualidade de representantes dos accionistas, transferiram á citada firma todo o domínio, posse, acção e direitos, que tinham sobre o acervo social.

Terminou assim a unica phase do Lloyd que, em tempos de paz ou normaes, apresentou lucros.

### 50. — *Situação da Companhia em* 31 *de Dezembro de* 1905

A situação da Cia. Novo Lloyd Brasileiro, em 31 de Dezembro de 1905, tres mezes, portanto, antes de ser dissolvida, era a seguinte:

ACTIVO

| | |
|---|---|
| Frota | 8.316:338$410 |
| Officinas e diques | 1.594:903$610 |
| Immoveis | 620:200$000 |
| Carvão | 245:026$260 |
| Almoxarifado | 347:721$020 |
| Moveis | 74:571$610 |
| Valores | 234:700$000 |
| Contas do Governo | 5.054:606$750 |
| " de Agentes | 41:621$520 |
| " de terceiros | 2.673:374$325 |
| Naveg. Bahiana | 566:252$120 |
| Caixa | 1.[illegible]02$430 |
| Total | 19.771:225$065 |

(1) Tabellião Guimarães — Livro n. 451, pag. 49.

PASSIVO

| | |
|---|---|
| Capital | 13.500:000$000 |
| Contas do Governo | 840$380 |
| " de Agentes | 471:561$140 |
| " de terceiros | 2.271:271$030 |
| Fundo de deterioração | 1.884:569$430 |
| " de seguro de material fluctuante | 225:901$320 |
| " de reserva | 103:182$400 |
| Fundo para mudança das officinas | 300:000$000 |
| Lucros | 925:328$785 |
| Total | 19.771:228$035 |

O exame desse balanço mostra que o capital liquido da empreza era de cerca de 15.000:000$000.

## LLOYD BRASILEIRO

*Sociedade em commandita por acções M. Buarque & C.*

(De 31—3—906 a 31—12—909)

### 51. — *Fundação da sociedade. — Seu capital*

Logo depois do Dr. Paes Leme ter apresentado, em 5 de Maio de 1905, a sua renuncia de presidente da Cia. Novo Lloyd Brasileiro, o Sr. Dr. Manoel Buarque de Macedo, então Superintendente da Minas e Rio, constituiu a sociedade em commandita por acções "M. Buarque & C.", com o capital de 2.000 contos de réis.

Os estatutos da nova sociedade datam de 17 de Maio desse anno.

Não houve capital em dinheiro, sendo todo o capital constituido pelos *bens e direitos,* que o Sr. Dr. Buarque de Macedo e mais 7 seus co-associados tinham na *Empresa Arrendataria da Estrada de Ferro Minas e Rio.*

Os fornecedores do capital social foram os seguintes:

| | | |
|---|---|---|
| *Capital solidario..* | | |
| M. Buarque de Macedo..... | | 200:000$000 |
| *Acções* | | |
| 1.000 — Carlos Buarque de Macedo..... | 200:000$ | |
| 250 — Edgard Ribeiro ..... | 50:000$ | |
| 1.669 — Eugenio José de Almeida e Silva.... | 333:800$ | |
| 1.000 — Saturnino de Castro Maya..... | 200:000$ | |
| 500 — Dr. Zeferino de Faria..... | 100:000$ | |
| 231 — Mario Castro de Almeida..... | 46:000$ | |
| 350 — Dr. Francisco Feio..... | 70:000$ | |
| 4.000 — M. Buarque de Macedo..... | 800:000$ | 1.800:000$000 |
| Total..... | | 2.000:000$000 |

## 52. — *Compra do acervo do Lloyd e contracto com o Governo Federal*

Fundada a sociedade, com o fim de vir a explorar os serviços do L. B., o Sr. Buarque de Macedo poz-se em contacto com o Banco do Brasil, para adquirir o acervo dessa empresa, e com o Governo Federal, para contractar os serviços de navegação a cargo dessa mesma empresa, ampliando-os e modernizando-os, de accordo com o plano do Sr. Ministro da Viação, o Sr. Dr. Lauro Müller.

Pensava o Dr. Lauro Müller que era indispensavel ter o Brasil a sua *frota commercial*, e, convencido de que eram de pouco valor as unidades nauticas do Novo Lloyd, declarava que era preciso *fundar* uma nova frota. S. Ex. justificava o seu pensamento com estas palavras, extrahidas de seu relatorio de 1905:

"Militam para fazel-o (fundar a nova frota commercial) razões de toda ordem, que não se podem dizer si interessam mais á nossa expansão commercial ou ao nosso prestigio politico. Ausente dos portos extrangeiros, deficiente na nossa costa, a navegação brasileira caminhará para o seu anniquilamento, até nos nossos grandes rios, si os poderes publicos não a crearem como uma das maiores manifestações do nosso prestigio e o instrumento mais poderoso de nossa expansão commercial."

Para realizar o pensamento, elevado e patriotico, do Governo, eram precisos novos navios, com os quaes se pudessem abrir novas linhas costeiras e estabelecer linhas para o extrangeiro.

Ao Sr. Buarque de Macedo, conhecedor do assumpto, foi facil comprehender o programma do Governo.

Depois das indispensaveis *demarches*, adquiriu, em 23 de Janeiro de 1906, do Banco do Brasil, 67.000 acções integradas da Cia. Novo Lloyd Brasileiro, pelo preço de Rs. 4.248:000$000 (1), e requereu, 18 dias depois, ao Sr. Ministro da Viação, a concessão para reorganisar radicalmente todos os serviços, que estavam a cargo da empresa, cujas acções, na sua quasi totalidade (o total das acções era de 67.500), já eram suas. (2).

O seu requerimento teve immediato despacho, pois, em 23 de Fevereiro de 1906, o Governo baixava o Decreto n. 5.903, dando a concessão e estabelecendo as condições do contracto a ser celebrado entre a firma M. Buarque & C. e a União.

Este contracto foi assignado em 5 de Março de 1906, sendo os seus termos apenas a transcripção do annexo ao referido decreto n. 5.903.

Magnifico, nas suas finalidades, era esse contracto. A sua leitura dá uma idéa da grandiosidade do programma então delineado.

Previa a creação de uma escola para pilotos; o estabelecimento do serviço combinado ou de trafego mutuo com as empresas de navegação transatlanticas e com as estradas de ferro nacionaes, cujos trilhos fossem até aos portos servidos pelo Lloyd; a reducção de fretes; a cobrança dos fretes dos artigos de primeira necessidade nos

---

(1) Escriptura de 23-1-906 no tabellião do 2° Officio.

(2) As 500 acções restantes, com 10 o/o do capital realizado foram compradas, por intermedio do Banco do Brasil, em 29 de Maio de 1906, pela quantia de Rs. 7:037$000.

portos destinatarios; a organisação de um novo serviço de estatistica de todos os portos da republica; os estudos preliminares para os melhoramentos das barras, rios e canaes comprehendidos em suas linhas; o estudo de uma linha para os Estados Unidos; o trafego de 20 linhas de navegação, dentre as quaes quatro para as republicas visinhas do Uruguay, Argentina e Paraguay, e, ainda, a construcção de 23 vapores de typo moderno, 2 rebocadores para soccorros, 1 rebocador commum, chatas para cargas, etc. no prazo improrogavel de 18 mezes.

As linhas de navegação eram estas:

| | *Linha* | *Limites* | *Viagens mensaes* | *Typo do navio* |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Norte | Rio-Manáos | 4 | Mixto |
| 2 | Norte (rapida) | Rio-Manáos | 2 | Mixto |
| 3 | Pernambuco ao Pará | Recife-Pará | 1 | Pas. 3ª cl. |
| 4 | Pernambuco a R. Grande | Recife-P. Alegre | 1 | Carg°. |
| 5 | Sergipe | Sergipe-Rio | 2 | Mixto |
| 6 | Norte-Sul | Pará-Rio Grande | 1 | Carg°. |
| 7 | Sul | Rio-P. Alegre | 4 | Mixto |
| 8 | Sul | Rio-Florianopolis | 2 | Mixto |
| 9 | Rio da Prata | Rio-B. Ayres | 2 | Mixto |
| 10 | Corumbá | Montevidéo-Corumbá | 2 | Mixto |
| 11 | Cuyabá | Corumbá-Cuyabá | 2 | Mixto |
| 12 | Alto Paraná | Corrientes-Foz Rio S. Frc°. | 2 | Mixto |
| 13 | Uruguay | Montevidéo-Salto | 2 | Mixto |
| 14 | Laguna | Florianopolis-Laguna | 3 | Mixto |
| 15 | S. Francisco | Florianopolis-S. Francisco | 1 | Mixto |
| 16 | Paranaguá | Florianopolis-Paranaguá | 1 | Mixto |
| 17 | S. Matheus | Rio-S. Matheus | 1 | Mixto |
| 18 | Caravellas | Rio-Caravellas | 1 | Mixto |
| 19 | Sul da Bahia | Bahia-Viçosa | 1 | Mixto |
| 20 | Rio Grande | Rio Grande-P. Alegre | 4 | Mixto |

O edificio era magestoso, mas os seus alicerces — alicerces de ordem financeira — não eram solidos e proporcionaes ao peso, que deveriam supportar.

O contracto não esqueceu, entretanto, a parte financeira. As clausulas 39, 42 e 43 previam o lançamento de uma grande emprestimo para a construcção da nova frota; determinavam que o emprestimo seria pago directamente aos credores pelo Thezouro Nacional, com a totalidade da subvenção, e fixavam quaes as garantias que ao Governo offerecia a empreza: hypotheca á União de todos os bens do Lloyd e deposito, de semestre em semestre, no Thesouro Nacional, de titulos federaes, na importancia correspondente aos 8 °|° da renda bruta, como fundo de seguro.

Uma empreza, com capital insufficiente e que precisava de ser subvencionada para poder funccionar, podia prescindir da totalidade da subvenção e ainda tirar de sua receita mais de 1.000:000$000 annuaes (1) para fundo de seguro? Com que seriam custeados os serviços do trafego?

Em garantia do cumprimento do contracto, os Srs. M. Buarque & Comp. deram, dias depois, ao Governo, em hypotheca e penhor, todos os seus bens moveis e immoveis, inclusive os navios. (2)

### 53. — *Emprestimo de* 1.100.000 *libras e recebimento do antigo acervo do Lloyd*

Assignado o contracto, que devia vigorar durante 10 annos, a partir de 31 de Março de 1906, a firma M. Buarque & Comp. procurou obter o emprestimo, a que o mesmo contracto se referia, e tomar posse do acervo do Novo Lloyd, para iniciar a reorganização projectada.

Nesse mesmo dia, essa firma recebia do Banco do Brasil, por conta dos Srs. N. M. Rotschild, de Londres, e como adiantamento de outra maior, a quantia de réis 6.595:419$830 (£ 450.000 ao cambio de 16 3/8) pagava ao referido banco a importancia de Rs. 4.248:000$000 (3), pelas 67.000 acções compradas a credito mezes antes, e tomava posse da administração dos bens da Cia. Novo Lloyd, que se dissolvia, para deixar surgir a sociedade *Lloyd Brasileiro M. Buarque & Comp.*

Inaugurava-se, assim, uma nova phase para o Lloyd, que, como a primitiva, se apresentave rodeada das mais fascinantes promessas.

O emprestimo, na importancia de 1.100.000 libras esterlinas foi contrahido com os conhecidos banqueiros inglezes N. M. Rotschild & Comp., em 4 de Abril de 1906, com a garantia da União, de accordo com a clausula 42 do contracto de 5 de Março do mesmo anno.

### 54. — *Programma naval*

Para execução do grandioso programma do contracto foram logo iniciados os estudos para a construcção dos novos vapores, e em breve prazo era encommendada, a diversos estaleiros da Inglaterra, esta importante frota:

---

(1) Em 1907 a receita bruta do Lloyd foi de 13.892:568$160.

(2) Escriptura de 2-4-906 no livro de notas n. 755, fls. 8 e seguintes, do tabellião Evaristo.

(3) "O problema do Lloyd" no "Paiz" de 3-12-09.

| *Estaleiro* | *Navio* | *Ton. brutas de reg.* | *Compr. em mets.* | *Linha* | *Classe* |
|---|---|---|---|---|---|
| Workman Clark & C. | Bahia . ..... | 3.401 | 103,68 | Norte | Passags. |
| " " " " | Ceará . ..... | 3.324 | 103,68 | " | " |
| " " " " | Pará . ..... | 3.351 | 103,68 | " | " |
| " " " " | Rio de Janeiro | 3.543 | 103,71 | New York-Prata | " |
| " " " " | Minas Geraes.. | 3.540 | 103,71 | " " | " |
| " " " " | S. Paulo .... | 3.583 | 103,71 | " " | " |
| " " " " | Pyrineus . ... | 1.696 | 84,18 | " " | Carg. |
| " " " " | Mantiqueira . . | 1.696 | 84,18 | " " | " |
| " " " " | Bocaina . .... | 1.695 | 84,18 | " " | " |
| Craig, Taylor & C.. | Cubatão . .... | 1.808 | 83,81 | " " | " |
| " " " "... | Borborema . . | 1.811 | 83,81 | " " | " |
| " " " "... | Ibiapaba . ... | 1.810 | 83,81 | " " | " |
| " " " "... | Acre . ..... | 2.587 | 91,43 | Norte | Passags. |
| Mackey, Brothers ... | Caceres . .... | 1.108 | 71,65 | " | Carg. |
| " " ... | Miranda . ... | 1.108 | 71,65 | " | " |
| " " ... | Murtinho . ... | 1.106 | 71,65 | " | " |
| Cammell Liard & C... | Alm. Jaceguay | 1.295 | 74,06 | Matto Grosso | Passags. |
| " " " "... | Javary . ..... | 1.295 | 74,06 | " " | " |
| Yarrow & C..... | Apa . ..... | 185 | 29,72 | " " | " |
| " " "..... | Xingú . ..... | 185 | 29,72 | " " | " |

Digno de nota nessas encommendas é a importancia technica dos navios projectados.

## 55. — *Compra dos navios da Companhia Grão-Pará*

A nova frota, porém, não podia ser preparada de um momento para outro; emquanto não chegassem os navios, já promptos, da Europa, a ampliação e melhoramentos dos serviços exigiam providencias immediatas.

Os Srs. M. Buarque & Cia., que, ao problema da inauguração de novas linhas, tinham que accrescentar o da concurrencia com outras empresas nacionaes, resolveram a acquisição e o arrendamento dos vapores de seus concurrentes

Assim, em 4 de Junho de 1906, foram comprados pela quantia de 800:000$000 os vapores *Grão Pará, Amazonas, Guajará* e *Marajó* dos Srs. Gomes & Cia. e Dr. José de Souza Lima, de Belém do Pará (1).

Foram pagos 100:000$000 á vista e o restante foi pago em prestações, a ultima das quaes, de Rs. 338:000$000, foi liquidada em 21 de Janeiro de 1910 (2).

(1) Escriptura de 4-6-906 do tabellião Evaristo Valle de Barros do Rio de Janeiro.
(2) Escriptura de 24-1-910 do tabellião Evaristo Valle de Barros.

### 56. — *Compra dos navios da Empreza Freitas. — Linha Americana e novo emprestimo*

Sem capital de giro, a firma M. Buarque & Cia., começou logo a mover-se com difficuldade e, como primeiro recurso, pensou na inauguração da linha americana, que lhe permittiria novas operações financeiras baseadas no augmento da subvenção.

Para realizar esse emprehendimento, foram comprados, em 21 de Julho de 1906, pela quantia de 90.000 libras, os vapores *Goyaz* (ex Castro Alves e ex-Morea) *Sergipe* ex-Gonçalvees Dias e ex-Achaia) e *Fagundes Varella* (ex-Roma), da Empresa Brasileira de Navegação Freitas (1).

Comprados, assim, esses navios, os Srs. M. Buarque & Cia., se dirigiram ao Governo, que attendendo-os expediu o Decreto n. 6.116, de 21 de Agosto de 1906.

Este Decreto concedia para o novo serviço a subvenção de 363:699$922 annuaes, exigindo, entretanto, a construção de mais 3 navios de 5.000 toneladas de deslocamento, com 15 milhas horarias de velocidades e camaras frigorificas para 200 toneladas de fructa.

Obtida essa nova subvenção, M. Buarque & Cia., inauguraram com o "Goyaz", ainda paquete (2), a linha americana e entabolaram negociações com os Srs. Rotschild & Cia., de Londres, para obter um emprestimo de 300.000 libras, sob a garantia de que a subvenção seria paga directamente aos credores pelo Governo Federal.

Aquelles banqueiros não emittiram o emprestimo, mas lhes forneceram dinheiro em c|corrente, num total de libras 230.000, cujo saldo montava, em 31 de Dezembro de 1907, em libras 182.336-4-0, e, em 31 de Dezembro de 1909, em libras 130-0-0. (3).

Como garantia dessa conta corrente, garantida pelo Governo, o Lloyd hypothecou á União, em 10 de Outubro de 1906, os navios adquiridos *Goyaz, Sergipe* e *Fagundes Varella*.

### 57. — *Compra dos navios da "Buarque Line" e da "Cruzeiro do Sul"*

Continuando no seu programma, nesse mesmo anno de 1906, os Srs. M. Buarque & Cia., adquiriram mais, por 1.040:000$000, os cargueiros *Purús* (ex- Ras-Dara), *Tapajóz* (ex-Ras-Issa) e Tocantins (ex-Ras-Bera) da *Buarque Line & C. Ltd.*, e fretaram os navios *Saturno* (actual Servulo Dourado), *Jupiter* (actual Ruy Barbosa), *Sirio, Venus* (actual Oyapock) e *Orion*, da Cia. Cruzeiro do Sul, promettendo pagar 4.460:000$000, em 5 prestações, que transformariam o fretamento em venda definitiva, se todas pagas pontualmente. As ultima prestação foi paga, e nós veremos como, em 28 de Outubro de 1910, lavrando-se nessa data a escriptura de compra (4).

---

(1) Escriptura de 21-7-906 do tabellião Evaristo Valle de Barros.
(2) Posteriormente foi transformado em cargueiro.
(3) Relat. do Ministerio da Fazenda, no anno de 1907, pag. 120 e Acta da 2ª Assembléa Geral da Soc. Anony. L. B. em 24-1.-99.
(4) O contracto de fretamento foi lavrado em 15 de Out. de 1906, com as modificações da escriptura de 16 Nov. de 1908.

## 58. — *A frota e a ilha de Mocanguê em 1907*

Dos 20 navios encommendados vieram, em 1907, os paquetes *Acre*, *Para* e *Ceará* os cargueiros *Miranda*, *Caceres*, *Murtinho* e *Cubatão* e os pequenos vapores *Apá* e *Xingú*, que foram armados, com permissão do Ministerio da Viação, em Montevidéo.

O Lloyd, em 31 de Dezembro desse anno, já possuia 49 embarcações, com 69 296 toneladas brutas de registro; 9 novas, 33 em bom estado, 2 em estado regular, 4 em reconstrucção (1) e 2 encostados (2).

Em 1907 o valor da frota augmentou, assim como augmentou o valor da ilha de Mocanguê, pelo alargamento do dique e pela construcção de um cáes em torno da mesma, parte de um plano de obras orçadas em 1.500:000$000.

## 59. — *Difficuldades financeiras. Pedido de modificação do contracto — Accordo com os estaleiros inglezes. — Recebimento dos ultimos navios do programma Buarque*

A frota estava bem conservada, em estado satisfactorio de asseio e hygiene, sendo bom o tratamento dispensado aos passageiros. (3)

Parecia que o Lloyd tinha entrado no periodo da reorganisação desejada e esperada, por todos; mas as difficuldades financeiras, consequencia inevitavel da deficiencia financeira inicial, não podia deixar de vir trazer graves perturbações á administração da empresa.

Os fretes pelo contracto deviam ser reduzidos, mas como reduzil-os se a receita escasseava ?

O Lloyd precisava augmentar e não diminuir suas receitas; o proprio contracto de 1906 já constituia estorvo ao seu desenvolvimento.

Baseado numa disposição do orçamento para 1907, (4) o Lloyd pedia ao Governo a revisão desse contracto, mas não foi attendido, porque ao Dr. Miguel Calmon du Pin e Almeida, Ministro da Viação, não pareceram acceitaveis as modificações propostas. (5)

As difficuldades financeiras tornaram-se serias em 1908.

Sem recursos para pagar nos prasos convencionados as prestações devidas aos estaleiros inglezes, o Lloyd recebeu, em 18 e 19 de Março, communicação de que os Srs. Workman Clark & Cia. tinham obtido sentença para vender em hasta publica os vapores *S. Paulo*, *Rio de Janeiro*, *Minas Geraes*, *Bahia*, *Mantiqueira*, *Rocinha* e *Pyrineus*, para os quaes o Lloyd já havia pago 300.000 libras esterlinas; e que os Srs. Cammell Liard & Cia. tinham obtido a penhora dos vapores *Ogapack* (actual *Almirante Jaceguay*) e *Javary*.

Sobre estes vapores não podiam ser realisadas operações de credito, porquanto pelo contracto deviam ser hypothecados ao Governo.

---

(1) Manáos, Santos, Rapido e Cahy.
(2) Pernambuco e Rio Verde.
(3) Relatorio do Ministerio da Viação, anno de 1908, pag. 258.
(4) Letra "B" do L. XXV do art. 35 da Lei n. 1.617, de 30-12-906.
(5) Relatorio do Ministerio da Viação, de 1908, pag. 259.

Os Srs. M. Buarque & Cia. recorrem então ao Ministro da Viação, pèdindo-lhe que não os obrigasse a hypothecar esses navios ao Governo antes de pagos os estaleiros constructores.

O Sr. Ministro, em aviso de 21 de Março, deferiu-lhes o pedido. O Lloyd, assim, poude entrar em accordo com seus credores e livrar-se da situação critica e angustiosa em que se achava. (1)

Os navios construidos pelos Srs. Workman Clark & Cia. deixaram de ser vendidos em hasta publica e a penhora dos navios construidos pelos Srs. Cammell Liard & Cia. foi immediatamente suspensa.

Em 1908 ficou concluido tambem o *Ibiapaba* e este tambem teria sido vendido em hasta publica ou penhorado, si o Lloyd não encontrasse o Banco Nacional Brasileiro, que, em 4 de Agosto de 1908, assumiu o compromisso de pagar aos constructores Srs. Craig, Taylor & Cia. recebendo o *Ibiapaba* em hypotheca. (2)

Esta hypotheca foi, mais tarde, criticada acerbamente na Camara dos Deputados (3) e annullada pela intervenção do Banco do Brasil, que pagou ao Banco Nacional Brasileiro a quantia de 180:000$000.

No referido anno de 1908 foram incorporados á frota apenas os paquetes *Oyapock* (actual *Almirante Jaceguay*) e *Javary* e o cargueiro *Ibiapaba*; os demais navios só o foram em 1909 e 1910, depois do Banco do Brasil se responsabilisar pelo pagamento das dividas aos constructores inglezes.

### 60. — *Emenda legislativa autorizando a revisão do contracto com augmento de praso por 6 annos*

A falta de recursos devia desorganisar a empresa de modo desolador. As queixas contra o serviço do Lloyd começaram a surgir de toda parte e tiveram repercussão junto ao Governo do Sr. Cons°. Affonso Penna, que chegou a se convencer da impossibilidade do soerguimento do Lloyd.

Em fins de 1908, para auxiliar os Srs. M. Buarque & Cia., que precisavam de recursos, foi apresentada na Camara dos Deputados, ao orçamento da Viação, a seguinte emenda :

> "Art. — E' o Governo autorizado a rever o contracto com o L. B., concedendo accrescimo de praso por seis annos, sem augmento da subvenção annual, mediante novas compensações sobre tarifas e outras que julgar conveniente."

---

(1) O despacho do Sr. Ministro foi este: "attendendo ao privilegio de que por lei gosam os constructores e á necessidade de innovarem os peticionarios o seu contracto com Workman, Clark & Cia., o Governo só exigirá o cumprimento da clausula XLIII do contracto autorizado pelo decreto n. 5.903, de 23 de fevereiro de 1906, relativamente aos vapores "S. Paulo", "Rio de Janeiro", "Minas Geraes", "Bahia", "Mantiqueira", "Bocaina" e "Pyrineus", ainda em construcção, depois de integralmente pagos esses constructores, ficando, porém, a novação dependente de approvação do Governo."

(2) Escriptura de 4-8-908 — Tabel. Damasio de Oliveira — L°. de notas 380 fls. 49.

(3) Discurso do Dep. Germano Hasslocker em 3 de Dezembro de 1919.

A prorogação daria aos Srs. M. Buarque & Cia. a opportunidade de concluir outro emprestimo externo, negociando os augmentos da subvenção.

A emenda, porém, não foi acceita pela Camara.

No Senado, entretanto, ella reappareceu e logrou approvação.

Approvada pelo Senado, voltou, em 26 de Dezembro de 1909, á Camara, onde foi acceita unicamente para não serem prejudicados os orçamentos e após declaração, feita pelo Sr. Sabino Barroso, presidente da Commissão de Finanças, de que a emenda difficilmente seria utilisada pelo Sr. Presidente da Republica.

O Sr. Sabino Barroso pronunciou estas palavras :

"A' Commissão de Finanças da Camara parece que nenhuma vantagem pode ter o serviço publico com a prorogação do praso do contracto do Lloyd, porque a compensação que se estabelece na emenda para esse favor que se autorisa o Governo a conceder é obrigação que a clausula 13ª do contracto com o Lloyd impõe áquella companhia.

Em taes condições, Sr. Presidente, ainda mais, porque qualquer concessão, ou favor feito ao Lloyd não é sinão augmentar o mal reconhecido pelo Congresso e pelo Poder Executivo, em differentes relatorios, qual o de prolongar, o de avigorar o monopolio, causa dos males da cabotagem nacional. (*Apoiados.*)

O Congresso Constituinte, no intuito de formar a reserva da nossa marinha de guerra, estabeleceu o privilegio da cabotagem nacional.

Sem discutir a efficacia da medida adoptada para o fim que se tem em vista, efficacia da qual eu duvido e muito, quero dizer, sem tratar de indagar, para saber si o monopolio de cabotagem nacional constituirá, de facto, da nossa marinha mercante a reserva das nossa marinha de guerra, o que é incontestavel e todos teem reconhecido, a pratica tem sanccionado, o que é verdade, Sr. Presidente, é que de parte esse fim que teve em vista o Congresso Constituinte, os males resultantes de um semelhante privilegio, de um semelhante monopolio se fazem vistos e reconhecidos todos os dias.

Ora, Sr. Presidente, que é que representa o Lloyd nesse ponto de vista? O Lloyd, nesse ponto de vista, representa um monopolio dentro de outro monopolio. E' um monopolio do Lloyd dentro do monopolio da cabotagem nacional. Si, pois, a cabotagem nacional se tem reconhecido como um embaraço para o desenvolvimento da industria de transporte, nessa parte, eu pergunto: como, reconhecido esse mal, se pretende corrigil-o augmentando o monopolio, isto é, fazendo um monopolio dentro desse monopolio, quando nesse assumpto, eu creio que não ha contestação possivel, é a lei da preferencia a que traz as vantagens? (*Apoiados.*) Em taes condições, a Commissão não poderia dar seu assentimento a uma emenda dessa ordem, entretanto, sobre o modo de pensar da Commissão, sobre o procedimento do Senado, estão as exigencias inexoraveis do tempo, nós estamos sob a ameaça de não darmos as leis de meios ao Governo.

Cumpre que a Camara, tendo em vista as considerações que acabo de fazer, tendo em vista, mais, aquellas que estão no espirito de todos, da urgencia do tempo, as circumstancias em que nos encontramos, em relação ao andamento dos trabalhos, cumpre que a Camara attenda tambem para o seguinte: é que no caso se trata tão somente de uma autorização e de uma autorização, Sr. Presidente, a respeito da qual só se pode invocar a iniciativa do Poder Legislativo

Eu acredito, Sr. Presidente, que não erraria muito si dissesse á Camara que acho difficil que o Poder Executivo se utilize de semelhante autorização, que não pediu, á qual, ao menos a julgar pelos documentos officiaes, pelos proprios relatorios, á qual o Poder Executivo é contrario.

Em taes condições e porque não é do meu feitio collocar-me nos extremos, em taes condições, eu acredito que nós cumprimos bem o nosso dever não nos arriscando ao perigo de não ser votado o Orçamento da Viação. Com estas considerações, *por ellas e só em vista dellas*, a Commissão é de parecer que sejam acceitas as emendas do Senado."

Estas palavras são importantes, porque traduziam o pensamento do Governo e da maioria do Congresso a respeito do Lloyd, cujos serviços estavam longe de satisfazer o commercio, e especialmente aquelles que tinham julgado o programma Lauro Muller capaz de resolver o problema de nossa navegação maritima.

Merecem registro tambem, porque denotam que os dirigentes do paiz, diante da situação do Lloyd, já se mostravam descrentes da efficacia da solução dada ao problema pela administração Rodrigues Alves.

O Dr. Sabino Barroso já achava que a posição do Lloyd era de verdadeiro *monopolio* dentro do *monopolio* da nacionalisação da cabotagem.

O pensamento governamental já não era o de 1905 e se o *monopolio da cabotagem* foi mantido, porque constitucional e porque de imperiosa necessidade para garantir o futuro da marinha mercante brasileira, o *monopolio* do Lloyd desappareceu pelas subvenções que mais tarde foram concedidas, contra os protestos do Sr. Buarque de Macedo, a outras empresas de navegação, concurrentes do Lloyd.

O Sr. Buarque de Macedo entendia que estas subvenções causariam *guerra de tarifas*, o que representaria o exterminio, a destruição de capitaes e de energias em pura perda (1).

A emenda foi approvada, como dissemos, mas o Presidente da Republica, Sr. Affonso Penna, não lhe deu execução.

### 61. — *Accordo com o Banco do Brasil para pagar os estaleiros inglezes*

O Governo, apesar disso, não deixou o Lloyd entregue á sua sorte. Amparou-o, como poude.

De facto, em 30 de Maio de 1909 o Sr. Ministro da Viação deferiu um requerimento

(1) Dr. M. Buarque de Macedo — A Navegação Nacional — pag. 7 — 1915.

do Lloyd, em que era solicitada a permissão de dar em garantia, primeira e immediata, ao Banco do Brasil, os vapores *S. Paulo, Rio, Minas, Bahia, Mantiqueira, Bocaina, Pyrineus* e *Borborema,* visto que esse banco estava disposto a assumir o compromisso de pagar os constructores dos citados navios.

Os Srs. M. Buarque & Cia., obtida essa permissão, e tambem a necessaria autorisação da assembléa geral dos accionistas (1), assignam, a 9 de Junho de 1909, a escriptura de hypotheca.

O debito no Banco do Brasil subiu em breve a 20.000:000$000.

## 62. — *Arrendamento de vapores fluviaes. — Compra desses vapores*

As difficuldades financeiras, porém, não desviam o Lloyd do programma a realisar, e em Outubro arrenda por 400:000$000 (2), pagaveis em parcellas, todo o material fluctuante da firma Augusto Leivas & C., para estender, mesmo fóra do contracto, a navegação á Lagôa Mirim, servindo os portos de Jaguarão e Santa Victoria do Palmar.

O arrendamento dos vapores fluviaes *Brasil, Colombo* e *Juncal,* do rebocador *Periquito,* e de 6 pequenas embarcações se transformou, mais tarde, realisadas as condições do contracto, em compra (3).

## 63. — *A frota em* 1909

Do programma naval de 1906 foram, em 1909, incorporados á frota do Lloyd o cargueiro *Bocaina* e o paquete *Rio de Janeiro.* A tonelagem bruta, nesse anno, attingiu a 81.905 toneladas, sendo avaliado todo o material fluctuante, inclusive os navios ainda na Europa, em 34.607:000$000.

## 64. — *Emenda Graccho Cardoso. — Sua rejeição*

A boa vontade, porém, e a excepcional capacidade de trabalho do Dr. Buarque de Macedo nada podiam contra as consequencias da falta dos fundos precisos.

A situação do Lloyd Brasileiro, em meiados de 1909, era de insolvencia. As suas dividas excediam a 41.000:000$000; só nos cartorios desta capital as letras protestadas attingiam a 7.000:000$000.

Ao governo do Sr. Affonso Penna succedeu, pela morte desse illustre politico mineiro, o governo do Sr. Dr. Nilo Peçanha.

Offerecia-se, assim, ao Sr. M. Buarque de Macedo a opportunidade de interessar vivamente o Poder Executivo no estudo da questão do Lloyd.

Na Camara, o Sr. Graccho Cardoso apresentou ao orçamento da Viação esta emenda :

"Art. — Fica o Governo autorisado a rever o contracto do Lloyd Brasileiro, concedendo-lhe augmento de praso que julgar necessario e elevando

(1) Vide acta da assembléa geral, publicada no "Diario Official" de 5-6-909.
(2) Escriptura de 22-10-909 — Tab. Evaristo.
(3) Escriptura de 27-10-911 — Tab. Evaristo.

a actual subvenção a mais 10:000$000, ouro, mensaes, mediante as vantagens que obtiver relativamente á melhoria de transporte e reducção de tarifas."

A emenda provocou interessantes debates na Commissão de Finanças e diversos discursos vehementes do Deputado Germano Hasslocker, contra o Lloyd, na Camara.

Perante a Commissão de Finanças foi prestar informações o presidente do Banco do Brasil, Dr. Ubaldino do Amaral, que, defendendo a administração Buarque, pediu a attenção para a situação precaria em que se achava o Lloyd e a necessidade de soccorrel-o urgentemente para impedir a fallencia e a consequente interrupção ruinosa dos serviços de cabotagem.

A muitos, porém, pareceu que as palavras do Sr. Ubaldino do Amaral, considerado por todos acima de qualquer suspeita desabonadora, visavam, principalmente, salvar o Banco do Brasil, em não prosperas condições pelos adiantamentos avultados feitos aos Srs. M. Buarque & Cia.

O Dr. Hasslocker, na Camara, exhibiu provas de que o Lloyd, em 1909, ainda não tinha completado a frota, prevista no seu contracto de 1906, nem tinha constituido o fundo destinado á renovação dos navios calculada na razão de 8 °|° sobre a receita bruta, como se tinha obrigado nesse mesmo contracto (1).

A emenda teve longo parecer da Commissão de Finanças, que, para elucidar o assumpto, transcreveu um memorial dos proprios M. Buarque & Cia., justificando o augmento da subvenção e mostrando a importancia dos serviços do Lloyd e o valor de sua frota.

O parecer relatado pelo Dr. Paula Ramos era contrario á emenda.

O memorial do Sr. Buarque pode ser assim resumido :

MEMORIAL

O regimen de subvenções ás emprezas de navegação que fazem serviços considerados de utilidade publica está hoje adoptado por todos os paizes.

O quantum dessas subvenções é variavel, attingindo por milha navegada:

| | |
|---|---|
| Na Allemanha ..... | 4$240 |
| Na França ..... | 8$225 |
| Na Italia ..... | 3$780 |

No Brasil, porém, a subvenção é inferior, sendo que a do Llyd Brasileiro é apenas de 2$248.

O regimen das subvenções no Brasil foi até á celebração do actual contracto do Lloyd, o do pagamento por viagem, sendo a sua importancia applicada ao custeio dos navios.

No ultimo contracto, porém, foi estabelecida uma subvenção annual, paga por semestre e destinada exclusivamente á acquisição do material fluctuante e á organização dos serviços.

(1) "Diario Official", de 4-12-909 — pag. 3.423.

A empreza ficou com o direito de applicar a subvenção ao serviço de juros e amortização de emprestimos destinados áquelles fins, e, baseada nisso contrahiu um emprestimo de £ 1.000.000. Os serviços, porém, do contracto exigiam somma muito mais avultada, cerca de £ 3.000.000, já devido á obrigação de construir 20 vapores e á necessidade de adquirir immediatamente 14, para attender desde logo ao trafego crescente da cabotagem, já, finalmente, porque a Empreza tinha de construir novos diques, officinas e almoxarifados, em substituição aos da antiga companhia, que haviam sido desapropriados pelo Governo.

A somma necessaria para o estabelecimento de uma tão grande empreza não podia ser obtida com capital accionista sinão em minima parte, pois é sabido quanto é precaria a situação da navegação nacional, não encontrando as companhias, que se encarregam desse serviço, elementos ha mais de 20 annos para retribuir os capitaes nellas empregados.

Essa situação não é somente a do Brasil. Todas as nações que têm o dever de desenvolver a sua marinha mercante e o seu commercio, estão sendo obrigadas, por esses mesmos motivos, a virem em auxilio das grandes emprezas, concedendo-lhes subvenções altas e contractos por longos prazos e, além disso, emprestimos directos ou garantia para a operações de credito que realizam com o fim de obterem os recursos de que precizam.

Citaremos em primeiro logar a Inglaterra, que concedeu á Cunard Line um emprestimo de £ 2.000.000, feito pelo Thezouro e uma subvenção annual de £ 150.000 e mais £ 68.000 de subvenção postal durante 20 annos.

A Italia, na recente campanha a favor de sua marinha mercante, concedeu os seguintes favores:

| | *Sub. annual* |
|---|---|
| *a*) Linha de cabotagem entre Genova e Napoles ..... | £ 337.000 |
| *b*) Linha de cabotagem entre Napolis e a Sicilia ..... | £ 222.750 |
| *c*) Linha do Adriatico ..... | £ 184.000 |

*d*) prazo de contracto de 20 annos;

*e*) privilegios á sua bandeira:

1) premio de velocidade para vapores de mais de 12 até 17 milhas.

2) todos os fornecimentos de carvão inglez para as estradas de ferro, marinha e estabelecimentos do Governo.

3) exclusividade do transporte de emigrantes.

Como esses dous paizes igual procedimento têm tido a França e a Allemanha.

Em torno do Lloyd Brasileiro tem sido levantada uma grande campanha alimentada pela lucta de interesses que se estão chocando, entre o mesmo Lloyd e as outras companhias nacionaes e estrangeiras.

Esta lucta, porém, tem determinado a falsa opinião que alguns fazem do Lloyd e o desconhecimento dos enormes serviços que elle está prestando ao paiz.

(O memorial passa a explicar os annexos, que o acompanham, mostrando as milhas navegadas em 1905, o numero e a tonelagem dos navios do Lloyd, a conta da exploração das linhas em 1908 e 1° semestre de 1909, o movimento dos passageiros e cargas em 1905 e, finalmente, a avaliação dos bens ,creditos excluidos, constituintes o activo do Lloyd, num total de 39.394:000$000, para dar uma idéa da importancia do Lloyd e dos serviços que presta ao paiz. Depois, continua:)

A situação da empreza, porém, é insustentavel, por falta de capital preciso para pagar todas as installações e o seu material fluctuante, o que só poderá ser obtido por meio de um contracto a longo prazo.

Sem esse favor não poderá o Governo contar com o serviço regular da empreza a partir do principio do proximo anno.

E' uma situação insustentavel, por maior que seja a energia e a dedicação da sua administração.

65. — *Tentativa da fusão do Lloyd e da Costeira. — Prorogação do contracto por mais 6 annos. — Transformação do Lloyd de sociedade em commandita por acções em sociedade anonyma. — Protesto do armador Antonio Lage*

Emquanto o Lloyd era discutido no Parlamento, estudava-se a possibilidade da incorporação dos navios e bens da Costeira, ao mesmo Lloyd, pela quantia de réis 14.000:000$000, mas esta operação não se realizou. O Governo, então, diante do mallogro da emenda Graccho Cardoso, estudado o difficil problema, resolveu, afinal, promover a transformação da sociedade em commandita por acções "M. Buarque & Comp." em sociedade anonyma, á qual seriam transferidos os contractos daquella, *prorogados por mais seis annos*, invocando, para isso, a autorização de 1908, (1) não utilizada pelo Presidente Affonso Penna. A medida facilitaria a liquidação da conta credora do Banco do Brasil, pois a prorogação do prazo desses contractos permittiria á nova empreza levantar novos capitaes, recorrendo a novos emprestimos. Não era bem uma solução para soccorrer o Lloyd, mas uma medida de emergencia para salvar o Banco.

A mudança da firma M. Buarque & Comp. em sociedade anonyma não se fez, porém, sem o protesto do armador Antonio Lage, fundador da "Costeira". O Sr. Lage, no seu protesto, declarou que "não era justo que o Governo amparasse o Lloyd, com prejuizo das demais emprezas de navegação; elle não solicitava nem subvenção, nem favores, mas não queria ser victima da concurrencia do Lloyd, que podia reduzir os fretes á custa do Thezouro Nacional."

(1) Lei n. 2.050, de 31-12-908 — Art. 16 n. XLV.

## LLOYD BRASILEIRO

(Sociedade Anonyma)

*Presidencia Buarque de Macedo*

(De 21 - 12 - 909 a 22 - 8 - 911)

### 66. — *Avaliação dos bens. — Directoria.*

A primeira assembléa geral para a constituição da sociedade anonyma, que devia succeder á sociedade em commandita M. Buarque & Comp., realizou-se em 24 de Novembro de 1909, data em que foram approvados os estatutos e nomeados os Srs. A. da Rocha Miranda, José Victor de Lamare e Mario de Andrade Ramos avaliadores dos bens com que M. Buarque & Comp., incorporadores da nova sociedade, entravam para a fundação do capital social, fixado em 6.000:000$000.

Na segunda assembléa geral, realizada em 24 de Dezembro de 1909, foi approvada a avaliação dos peritos, na importancia Rs. 5.950:000$000, e declarada constituida a nova sociedade, a administração da qual ficou assim composta:

Presidente — Dr. Manoel Buarque de Macedo.

Secretario — Dr. Amarilio Olinda de Vasconcellos.

Thesoureiro — Conde de Figueiredo.

Membros do Conselho Fiscal — Banco do Brasil, Almirante Euzebio de Paula Legey e Dr. Josephino Felicio dos Santos.

Os Srs. Dr. Amarilio Olinda de Vasconcellos e Conde de Figueiredo [illegible], foram substituidos, respectivamente, e em caracter interino, pelos Srs. Hermes Moreira Guimarães e Dr. Aarão Reis, os quaes foram eleitos definitivamente para esses logares, pela assembléa geral de 12 de Março de 1909.

### 67. — *Insufficiencia de recursos*

E aminados os recursos com que podia contar o Lloyd Brasileiro, na luta para a sua rehabilitaçãofinanceira, verificou-se que essa rehabilitação era difficima, para não dizer impossivel.

O balanço desses recursos dava o seguinte resultado:

ACTIVO

| | |
|---|---|
| Material fluctuante | 36.607:000$000 |
| Immoveis | 5.677:000$000 |
| Moveis | 150:000$000 |
| Almoxarifado e carvão | 1.100:000$000 |
| Installações de linhas e outros serviços | 3.800:000$000 |
| Contractos | 5.800:000$000 |
| Apolices | 100:000$000 |
| Contas correntes | 548:913$641 |
| Caixa | 50:913$461 |
| Rs. | 51.832:913$461 |

PASSIVO

| | |
|---|---|
| Emprestimos externos | 14.080:000$000 |
| Contas correntes | 9.966:387$483 |
| Credito dos Constructores | 4.752:000$000 |
| Salarios | 469:003$519 |
| Agentes | 250:000$000 |
| Obrigações a pagar e outros debitos | 16.315:522$459 |
| | 45.852:913$461 |
| Capital | 6.000:000$000 |
| Rs. | 51.832:913$461 |

Contra um activo de 51.832:913$461, em que entram, como elementos valorisados, contractos na importancia de quasi 6.000:000$000, surge, desanimador, um passivo excedente de 30.000:000$000, de dividas liquidas vencidas.

Quaes os recursos do activo para saldar as dividas, para pagar os juros dos empestimos? Não havia.

## 68. — *Novo contracto*

Constituido o Lloyd em sociedade anonyma, o Governo, baseado, como vimos, na disposição do Art. 16, n. XVL, da Lei n. 2.050, de 31 de Dezembro de 1908, lhe transfere pelo decreto n. 7771, de 30 de Dezembro de 1909, os contractos celebrados com os Srs. M. Buarque & Cia., em virtude dos Decretos ns. 5.903, 6.116 e 7.061, aquelles de 1906 e estes de 1908, e com o Decreto n. 7.772, de 30 de Dezembro de 1909, lhe concede a prorogação do prazo desses contractos por mais 6 annos.

Pelo novo contracto as tarifas deviam ser alteradas de modo a reduzir de 20 °|° em média os fretes das mercadorias em geral e de 40 °|° os dos generos de producção do paiz; eram supprimidas as linhas *Recife-Pará, Recife-Porto Alegre, Rio-Porto Alegre, Corrientes-Fóz do rio S. Francisco, Montevidéo-Salto, Florianopolis-Laguna, Florianopolis-S. Francisco, Florianopolis-Paranaguá, Rio-Caravellas* e *Bahia-Viçosa* (10 linhas), em compensação, porém, eram creadas as linhas *Rio - Rio Grande, Rio - Laguna, Rio-Paranaguá* e uma linha de cargueiros *Montevidéo - Corumbá* e eram augmentadas as viagens n'algumas linhas. As milhas a navegar annualmente de 1.331.700 passavam a ser 1.429.384 (1).

A totalidade da subvenção devia ser applicada ao pagamento dos juros e amortização dos emprestimos anteriores a 1909 e do que o Lloyd viria a contrahir pela prorogação do contracto.

As linhas foram fixadas como consta do quadro seguinte:

(1) "Diario Official", de 31-12-909, pag. 9 931.

## LINHAS DE NAVEGAÇÃO

| Numero de ordem | Linha | Limites | Viagens annuaes | Partidas | Viagens dias |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Norte | Rio-Manáos | 52 | Sabbados ás 10 horas | 38 |
| 2 | Norte (rapido) | Rio-Manáos | 36 | 1ª, 2ª e 4ª quintas-feiras | 28 |
| 3 | Sul | Rio-BuenosAyres | 24 | Quintas ás 13 horas | 22 |
| 4 | Sul (rapida) | Rio-Buenos-Ayres | 24 | Sabbados alternadamente ás 16 h. | 10 |
| 5 | Sergipe | Rio-Penedo | 24 | 15 e 30 de cada mez | 20 |
| 6 | Santa Catharina | Rio-Laguna | 24 | 5 e 20 de cada mez ás 10 horas | 12 |
| 7 | São Paulo-Paraná | Rio-Paranaguá | 24 | 15 e 30 de cada mez ás 18 horas | 8 |
| 8 | São Matheus | Rio-São Matheus | 24 | 1 e 16, de cada mez ás 10 horas | 10 |
| 9 | Lagôa dos Patos | Montevidéo-Corumbá | 76 | Corresp. Linha do Sul | 25 |
| 10 | Corumbá | Montevidéo-Corumbá | 24 | Corresp. Linha de Corumbá | 8 |
| 11 | Cuyabá | Corumbá-Cuyabá | 24 | Corresp. com linha de Corumbá | 8 |
| 12 | Americana | Santos-New-York | 12 | 2ª quinta-feira de cada mez | 50 |
| 13 | Norte-Sul | Para-Rio Grande | 24 | Carga | 50 |
| 14 | Americana | Rio-New-York | 12 | " | 70 |
| 15 | Matto Grosso | Montevidéo-Corumbá | 24 | " | 45 |

Os dados relativos ás partidas, numero e duração das viagens foram extrahidos do "Diario Official", de 9-3-1910.

O novo contracto, afinal, não favorecia o Lloyd, antes lhe vinha crear novas e invenciveis difficuldades.

A situação angustiosa do Lloyd podia ser melhorada com uma diminuição de receita e com um augmento de responsabilidades ?

### 69. — *Liquidação dos compromissos da firma M. Buarque & Cia.*

Impunha-se, entretanto, a liquidação dos compromissos recebidos da firma M. Buarque & Cia.

O presidente do Lloyd procurou o Ministro da Fazenda, o Sr. Leopoldo Bulhões, a quem mostrou a necessidade que tinha a empresa de promptos recursos para attender a obrigações inadiaveis.

O Sr. Ministro mandou que o Banco do Brasil adiantasse immediatamente á quantia de 1.600:000$000.

Esta quantia, porém, não era sufficiente para desafogar, ainda que pouco, o Lloyd; e o presidente deste voltou ao Sr. Ministro, apresentando-lhe um requerimento em que era pedido — para pagar cerca de 12.000:000$000 de dividas (1) — o adiantamento, urgente, de mais 200.000 libras esterlinas, por conta do emprestimo que ia ser levantado pelo Lloyd, baseado no Decreto n. 7.772, de 31 de Dezembro de 1909. O requerimento fazia ainda notar que a falta do pagamento das ultimas prestações á "Companhia Cruzeiro do Sul" importaria a perda das prestações pagas para a acquisição dos vapores *Venus* (antigo *Oyapock*), *Orion*, *Jupiter*, *Ruy Barbosa*, *Saturno*, *Serrulo Dourado* e *Sirio*, porquanto estes vapores eram objectos de uma locação, que se transformaria em venda definitiva, uma vez pagas todas as prestações devidas, mas que cessaria, sem direito a reclamações por parte do Lloyd, no caso da falta de pagamento de uma unica prestação que fosse.

O Lloyd foi attendido e poude, por isso, pagar a ultima prestação devida á "Companhia Cruzeiro do Sul" (2) e solver outros compromissos urgentes.

### 70. — *Emprestimo de* 1.000.000 *de libras*

A prorogação do praso do contracto por mais 6 annos tinha sido concedida, como vimos, para permittir ao Lloyd uma nova operação financeira, que lhe trouxesse novos recursos.

Esta operação realizou-se, em 4 de Maio de 1910, com os banqueiros N. M. Rotschild, de Londres, que já eram credores do Lloyd pelo emprestimo de 1906.

---

(1) A discriminação das dividas era a seguinte:

| | |
|---|---|
| N. M. Rotschild — £ 130.000 | 2.000.000$000 |
| Comp. Cruzeiro do Sul | 3.200:000$000 |
| Buarque Lines (Tocantins, Purús e Tapajóz) | 1.040:000$000 |
| Empreza Grão Pará | 820:000$000 |
| Banco do Brasil (parte) | 2.000.000$000 |
| Fluctuante | 3.200:000$000 |
| | 11.760:000$000 |

(Acta de 25-1-910 da Directoria).

(2) A ultima prestação foi paga em 28-2-910.

O novo emprestimo foi de £ 1.000.000 aos juros de 4 °|° ao anno e amortizavel de Abril de 1916 a Abril de 1922. De Maio de 1910 a Abril de 1916 seriam pagos apenas os juros, com os recursos da subvenção da linha americana, 363:699$992, ficando a subvenção pelos serviços das linhas costeiras (1.600:000$000 annuaes) para o pagamento dos juros e da amortização do emprestimo de £ 1.100.000, contrahido em 1906.

O producto deste ultimo emprestimo permittiu ao Dr. Buarque mandar vir da Inglaterra o restante dos navios, que encommendára em 1906 : os cargueiros *Borborema, Mantiqueira* e *Pyrineus* e os paquetes *Bahia, Minas* e *S. Paulo.*

## 71. — *Officinas*

As suas vistas foram volvidas tambem para as officinas, para as quaes queria apparelhamento aperfeiçoado e moderno.

A directoria, em 20 de Maio de 1910, indo ao encontro de seus desejos, nomeou uma commissão com o encargo de acompanhar o professor Mac Dermott aos Estados Unidos e á Europa, paizes em que deviam ser examinadas e estudadas as suas melhores officinas, para, em seguida, organizar e installar as officinas do Lloyd.

## 72. — *Modificações na Directoria*

Com o tempo, os negocios financeiros complicaram-se cada vez mais. Foi sentida então a necessidade de augmentar o numero de directores de 3 para 4 e entregar a um delles justamente a gestão da parte financeira da empreza.

A assembléa geral de 8 de Agosto realizou essa idéa, ficando a directoria assim constituida:

Dr. Manoel Buarque de Macedo — Presidente.

Dr. Aarão Reis — Secretario.

Dr. Horacio Guimarães — Contencioso e poderes publicos.

Dr. Carlos Buarque de Macedo — Serviço financeiro, operações de credito e relações bancarias.

## 73. — *Compra dos navios da Esperança Maritima*

No mez seguinte a frota foi augmentada dos vapores *Laguna* (ex-Alexandria), *Oceano, Unitas, Ypiranga, Esperança* e *Industrial,* da Companhia Esperança Maritima, cujos directores eram os Srs. José Joaquim de Queiroz e José Moreira da Silva Lobo.

Os navios foram comprados a credito, em 3 de Setembro de 1910 (1), assignando o Lloyd cinco letras de cambio, aos prazos de 4, 8, 12, 16 e 20 mezes, e assumindo o compromisso de pagar 617:000$000 de *debentures ao portador,* ainda não resgatadas, resto de um emprestimo de 800:000$000 contrahido pela referida companhia vendedora.

(1) Tabellião Evaristo.

## 74. — *Inauguração da Linha Rio-Leixões*

No mesmo mez, no dia 20, deu-se a inauguração com o paquete *Minas Geraes*, da linha Rio-Lisboa-Porto.

O commercio portuguez desta capital tinha solicitado ao Sr. Presidente da Republica, o estabelecimento dessa linha, e o Dr. Buarque julgou conveniente a sua inauguração, pelas esperanças que depositava no desenvolvimento do intercambio luso-brasileiro e na obtenção de subvenções dos Governos do Brasil e de Portugal.

O Dr. Buarque esperava que o Congresso Federal não deixaria de lhe conceder um auxilio "compensador e necessario", como fizera em relação á linha americana, e, além disso, contava com o exito da missão confiada, em Abril de 1910, ao Sr. Horacio Guimarães, que em Setembro desse anno ainda se achava em Lisboa, para obter do Governo portuguez uma subvenção.

O plano, para alcançar a subvenção, era estabelecer uma linha de navegação entre o Brasil (Rio) e Portugal (Leixões), com 4 navios do typo *Bahia;* 2 com bandeira portugueza e tripulação de 2|3 de portuguezes e 1|3 de brasileiros e 2 com bandeira brasileira e tripulação de 2|3 de brasileiros e 1|3 de portuguezes.

A' cerimonia da inauguração estiveram presentes, a bordo do *Minas Geraes*, o Dr. Nilo Peçanha, Presidente da Republica, o Ministro de Portugal, o Ministro da Marinha, Senadores, Deputados, altas autoridades e convidados.

A linha Rio-Leixões não foi mantida.

## 75. — *Gerencias autonomas*

No trafego foi tomada uma medida importante. Foram estabelecidas gerencias especiaes e autonomas para cada linha de navegação.

## 76. — *Difficuldades financeiras. — Desorganisação dos serviços*

A situação financeira, apezar dos esforços da directoria e das providencias estudadas, peiorava assustadoramente.

Os directores Aarão Reis e Horacio Guimarães, convencidos de que não era mais possivel continuar assim, sem realizar grandes economias, exoneraram-se para permittir essas economias e para dar o exemplo de sacrificio a favor do Lloyd.

O Dr. Buarque entregou então o trafego ao Commandante Midosi, chamado, por isso, da agencia de Montevidéo, e, reunindo forças, procurou fazer frente á situação.

Inutilmente.

No relatorio da Inspectoria Geral de Navegação, relativo ao anno de 1910, encontram-se estas palavras:

> "Não obstante todos os auxilios dados pelo Governo, as difficuldades financeiras continuaram e foram cada vez se tornando mais agudas, por falta de numerario para o custeio dos vapores, assoberbada a sociedade com es-

tava com o serviço de juros da grande divida contrahida com o Banco do Brasil, chegando ao ponto de se atrazarem navios nos portos, por falta de carvão para proseguimento da viagem, de deixarem de sahir por falta de pagamento das soldadas das tripulações, de ficarem, por duas vezes, vapores detidos judicialmente no porto de Buenos Ayres, por falta de pagamento de dividas.

O serviço das linhas era, assim, irregular e demorado, não podendo por isso ser cumprida a tabella estabelecida para os dias de sahida e duração das viagens."

Na linha fluvial de Matto Grosso a desorganização era completa, a ponto de Corumbá ficar sem malas do correios durante mais de quatro mezes. (1)

### 77. — *Estudo da reorganisação do Lloyd. — Sahida do Dr. Buarque. — Situação do Lloyd em* 31 *de Agosto de* 1911

A situação era de desespero e as difficuldades chegaram a tal ponto de impressionar sériamente o Governo.

Depois do estudo e recusa de diversas propostas para a reorganização do Lloyd Brasileiro, com capitaes extrangeiros, o Governo, finalmente, resolveu não mais auxiliar o Lloyd e convidal-o, por intermedio do Banco do Brasil, a offerecer os seus bens ao Governo Federal.

A directoria, reunida em 16 de Agosto de 1911 se manifesta favoravelmente á suggestão recebida, tanto mais quanto a firma M. Buarque & Comp., já havia caucionado no Banco do Brasil, em garantia de debitos seus, dando poderes de representação, cerca de 2|3 das acções da companhia.

O Dr. Buarque enviou então ao Presidente do Banco do Brasil uma carta, entregando definitivamente os destinos da empreza á discrição do referido banco, e convocou, a seguir, a assembléa geral dos accionistas.

Esta assembléa se realizou em 23 de Agosto de 1911. A entrega do Lloyd ao Governo constituiu uma das soluções estudadas, mas não foi aceita. Esta seria a solução ultima, quando outras tentativas falhassem.

Os responsaveis pelo futuro do Lloyd lembraram-se do Dr. José Carlos Rodrigues e a confiança que este nome inspirou foi tanta que os accionistas, na esperança de ainda salvar o Lloyd, entregaram a administração deste aos Srs: Dr. José Carlos Rodrigues, General Severiano Carneiro da Silva Rego e Commandante Carlos Castilho Midosi.

Pela segunda vez o Dr. Buarque deixava o Lloyd.

---

(1) Relatorio da Inspec. Fed. de Viação Maritima e Fluvial do anno de 1910 e a parte do deputado Costa Marques, á pag. 3.552, do "Diario Official" de 1909.

A situação da empreza, em 31 de Agosto de 1911 era a indicada neste

BALANCETE

*Activo*:

| | |
|---|---|
| Caixa | 183:362$080 |
| Material fluctuante | 35.432:578$230 |
| Officinas | 10.285:039$113 |
| Carvão | $ |
| Almoxarifados | 1.940:586$880 |
| Bens moveis | 165:912$500 |
| Valores | 255:557$260 |
| Contas do Governo | $ |
| " de Agentes | 7.325:333$805 |
| " " terceiros (c\|correntes) | 8.618:874$304 |
| *Deficit* | 4.223:412$131 |
| Total | 68.530:656$303 |

*Passivo*:

| | |
|---|---|
| Capital | 6.000:000$000 |
| Contas do Governo | 87:872$336 |
| " de Agentes | 3.062:482$589 |
| " " terceiros (c\|correntes) | 59.380:201$378 |
| Total | 68.530:656$303 |

A situação financeira era, como se vê, de desastre imminente. Os dados do balancete ainda assim deixam entrever que as responsabilidades do Lloyd eram maiores das indicadas.

Onde a depreciação do material fluctuante? Onde o fundo de seguro? Além disso parece extranho que uma empreza, assoberbada de dividas tão elevadas, permittisse a não cobrança das contas devedoras dos agentes e de terceiros na importancia de Rs. 15.944:208$709.

De qualquer modo, gravissima era a situação.

Manda a justiça, porém, que se diga que, se a situação financeira era ruinosa, outra era a situação do material fluctuante, dos diques e das officinas.

## 78. — *Resultados da administração Buarque*

A administração Buarque augmentou a frota de 27 navios, com 78.192 toneladas brutas, no valor de Rs. 28.723:000$000 (1) e dotou as ilhas de "Mocanguê" e "Conceição" de melhoramento na importancia de Rs. 8.169:935$503.

A nova phase do Lloyd e o apparelhamento e augmento dos magnificos diques de "Mocanguê" e das modernas officinas dessa ilha e da ilha da "Conceição" constituem o activo da obra realizada pelo Dr. Buarque de Macedo.

Em quasi 6 annos, o valor da frota e dos immoveis augmentou de cerca de 30 mil contos de réis; as dividas, porém, augmentaram de mais 50.000:000$000.

Estes resultados, postos em confronto com os beneficios trazidos á navegação e ao paiz pela nova frota constituida pelo Dr. Buarque, e pelo melhoramento dos diques, deram margem a discussões acaloradas, a defesas enthusiasticas, como a criticas acerbas, que muitas vezes excederam o limite da compostura.

O Commndante Armando Burlamaqui, da nossa marinha de guerra, na sua "Marinha Mercante Brasileira" enaltece a obra do Dr. Buarque.

Assim diz o Commandante Burlamaqui:

> "Buarque metteu hombros á empreza procurando injectar-lhe sangue novo, substituindo o seu material fluctuante, que vinha de 1893, e que já não correspondia ás necessidades do trafego de passageiros, nem do transporte de carga.
>
> Agiu com a sua costumada largueza e esse foi o seu erro fundamental. O nosso paiz, infelizmente, ainda não comporta os grandes rasgos, salvo nos periodos de explosões, que não constituem a regra.
>
> Por ter confiado demasiadamente no exito de sua empreza e por lhe terem falhado as promessas que lhe foram feitas, vio-se repentinamente em presença de uma grave crise, sem encontrar o concurso que necessitava e teve que baquear.
>
> A crise que o esmagava não era exclusivamente sua, nem de nossa marinha interna. Fôra uma grande crise maritima universal. Dessa resentiram-se todas as emprezas de navegação em todos os paizes."

---

| | | |
|---|---|---|
| (1) | 1906 | 8.542:000$000 |
| | 1907 | 6.930:000$000 |
| | 1908 | 3.176:000$000 |
| | 1909 | 2.391:000$000 |
| | 1910 | 7:684:000$000 |
| | | 28.723:000$000 |

## PRESIDENCIA JOSÉ CARLOS RODRIGUES

(De 23-8-911 a 31-7-912)

### 79. — *Escolha do Dr. J. C. Rodrigues. — Programma. — Dividas. — Serviços da Contabilidade*

A escolha do Dr. José Carlos Rodrigues, director do *Jornal do Commercio*, muito conhecido e acatado nas rodas financeiras, foi saudada, por muitos, como medida feliz.

Os proprios banqueiros N. M. Rotschild, de Londres, os mesmos que tinham emittido os emprestimos feitos em 1906 e 1910 ao Lloyd, enviaram-lhe extenso telegramma de felicitações, do qual são estas palavras: "Estamos duplamente satisfeitos por ver que esta era a solução do problema e porque não seria motivo de satisfação, para nós, vermos a Companhia Lloyd Brasileiro posta á venda; tambem não seria satisfactorio ver a direcção de um grande numero de navios brasileiros passar á bandeira estrangeira". (1).

O Dr. José Carlos Rodrigues declarou, na primeira sessão da Directoria, que tinha aceito, com sacrificio de seus interesses, a honrosa incumbencia de dirigir o Lloyd, tão sómente para prestar um serviço ao paiz e ao Thesouro, principal interessado no Banco do Brasil, o primeiro dos credores do Lloyd (2). Declarou mais que diante da situação do Lloyd, que seria de fallencia, se em seu auxilio não tivesse corrido, solicito, o Governo, elle e seus collegas agiriam apenas como *syndicos*, cortando resolutamente todas as despezas inuteis ou adiaveis.

A divida fluctuante, com obrigações a pagar já vencidas, attingia a cifra de Rs. 7.856:000$000.

Os serviços da Contabilidade foram encontrados em "máo estado" e os da thesouraria desorganizados, estando atrazada de 3 mezes e meio a remessa dos documentos de caixa á Contabilidade.

### 80. — *Medidas administrativas*

Uma das primeiras medidas tomadas pela nova directoria foi supprimir as gerencias especiaes e autonomas para cada linha de navegação, creadas mezes antes pelo Dr. Buarque de Macedo.

---

(1) Retrospecto commercial do "Jornal do Commercio" — anno de 1911.
(2) Acta da directoria em 29-8-911.

Pareceram excessivamente dispendiosas essas gerencias, que permittiam ao chefe da linha norte-sul receber de 7 a 8 contos de réis mensaes e ao agente em New-York receber 40 contos de réis annuaes e mais a porcentagem de 1 o|o sobre toda a receita de sua agencia.

A suppressão das gerencias nacionaes foi acto de simples administração, mas a da gerencia de New York, occupada pelo Commandante Alvaro Graça, só foi levada a effeito, em 27 de Novembro de 1911, depois de ouvidos os advogados Srs. Zeferino de Faria, Esmeraldino Bandeira e Pires Brandão, os quaes, em seus pareceres, se manifestaram pela illegalidade do acto do Dr. Buarque de Macedo, estabelecendo, como presidente da empresa, porcentagens, que, importando desvio de receita, só podiam ser fixadas pelos accionistas.

Não se conformando com o acto da nova directoria, que o privava assim de pingues vencimentos, o Commandante Alvaro Graça accionou nos tribunaes americanos o Lloyd, que se viu obrigado a entrar num accordo e permittir a seguinte solução amigavel:

A desistencia, por parte do Commandante Graça, de suas reclamações, e o pagamento, por parte do Lloyd, da importancia de 65:000$000 (1)

A extincção dessas gerencias trouxe uma economia, só no Rio de Janeiro, de 160:000$000, annuaes.

A nova directoria cortou abusos, fez economias e com os recursos financeiros, que lhe não negou o Governo, poz em dia os pagamentos atrazados aqui e nos Estados, conseguindo regularizar o serviço da navegação, que passou a se realizar sem reclamações do publico e dos fiscaes do Governo.

81. — *Modificações no contracto com o Governo Federal. — Cargueiros para a linha americana. — Annullação dos contractos de trafego mutuo*

O contracto com o Governo foi modificado.

As linhas de pequena cabotagem de São Paulo e Santa Catharina, embora a titulo precario, foram fundidas, com a suppressão de duas viagens; foram supprimidas as escalas dos navios em Buenos Ayres e Rosario, para evitar as despezas elevadissimas nesses dois portos platinos, e, bem assim, foi suspensa a linha americana de passa-

(1) O contracto da accommodação foi lavrado no tabellião Pedro Evangelista de Castro, e 4-4-1912. Este era o seu texto: "Saibam, etc. Compareceram partes justas e contractadas: outorgante-credor — o Capitão-Tenente Alvaro Ribeiro da Graça; outorgada-devedora — a S. A. Lloyd Brasileiro, devidamente representada pelo seu presidente Dr. José Carlos Rodrigues, conforme deliberação da Directoria, todos conhecidos, etc., etc., e pelo outorgante foi dito que, em 31 de Março de 1906 foi nomeado Chefe do Trafego do Lloyd Brasileiro, cargo esse que exerceu até 17 de Março de 1907, quando foi nomeado Agente do mesmo Lloyd Brasileiro no Rio de Janeiro, cujo cargo exerceu ali; que, no começo de 1909 foi nomeado Agente do mesmo Lloyd Brasileiro nos Estados Unidos da America, com séde em Nova York; que, em Dezembro de 1911 estava no exercicio deste cargo quando a outorgada delle o dispensou, por carta de 27 de Novembro do mesmo anno; que, julgando-se com direito, nos termos da carta de M. Buarque & Cia., de 30 de Outubro de 1909 e do ex-Presidente da outorgada, Dr. Manoel Buarque de Macedo, de 31 de Julho de 1911, a uma indemnização requereu e obteve naquella cidade fosse embargada uma somma pertencente á outorgada, somma essa depositada no Battery National Bank, afim de garantir o seu pagamento no caso de exito da sua demanda: que aqui, porém, convencionou com a outorgada receber por saldo de todas as reclamações que possa ter con-

geiros, por se ter verificado que o trafego dos navios mixtos, devido á excassez de passageiros, era causador de grandes deficits. Os navios *Acre*, *S. Paulo* e *Rio de Janeiro*, por isso, passaram a servir na linha Paysandú-Manáos. O numero dos navios cargueiros da linha americana, porém, foi augmentado.

Era plano do Dr. José Carlos Rodrigues adquirir, para esta linha, navios de grande capacidade de carga; mas, infelizmente, não foi comprehendido.

Era o plano opportuno, diz o Commandante Armando Burlamaqui, que teria bastado para pagar todas as velhas dividas do Lloyd e indemnizar o Estado do valor de todas as subvenções. (1)

Os contractos de trafego mutuo celebrados com as Companhias *Chargeurs Reunis* e *Austro Hungara*, por não convirem mais, pois ás vêzes as responsabilidades aduaneiras eram superiores aos proprios fretes, foram denunciados, continuando em vigor apenas o da "Central do Brasil".

## 82. — *Linha Recife-Fernando de Noronha. — Linha de Matto Grosso. — Diques e officinas*

A pedido do Ministerio da Viação, interessado em attender a reclamações do commercio pernambucano, o Lloyd fez algumas viagens na linha Recife-Fernando Noronha e Recife-Amarração, mas não quiz continuar o serviço pelos motivos seguintes:

1° — Receita diminuta, insufficiente, ainda que accrescida da subvenção, para custear os vapores;

2° — Necessidade do emprego de vapores de 9 pés de calado;

3° — Abastecimento dispendioso do carvão em São Luiz, no Maranhão;

4° — Difficuldades na entrada e sahida da barra de Aracaty (2).

Para augmentar a receita requereu ao Governo "preferencia em egualdade de condições para o transporte em seus vapores de tropas, immigrantes, cargas e passageiros do Governo Federal.

Foi attendido pelo Ministerio da Viação.

Não se esqueceu da navegação de Matto Grosso, para a qual adquiriu a lancha *Orvalho*, de, apenas, cm. 44 de calado, optima para o transporte de passageiros entre Corumbá e Cuyabá, nos rios Paraguay e Cuyabá.

---

tra ella, qualquer que seja a origem das mesmas, a quantia de sessenta e cinco contos de réis (65:000$), desistindo, desde já, de todo o procedimento judicial que tem contra ella em Nova York e obrigando-se a fazer certa essa desistencia, desde já por telegramma, ao seu procurador naquella cidade e pela presente vem [illegible] a convenção, visto como neste acto recebe da outorgada a referida [illegible] de 65:000$ em moeda-corrente, do que dou fé, por ter visto [illegible] mesma outorgada plena e geral quitação, para não mais poder [illegible] seu até hoje. Pela outorgada foi dito que [illegible] e por sua vez desiste de qualquer reclamação que possa ter, [illegible] da mesma contra elle outorgante, ou em seu nome, desde 31 de [illegible] contra elle outorgante a que dá por todos os actos praticados por [illegible] em seu nome, desde 3 de Março de 1906, até hoje plena e geral quitação.

(1) Marinha Mercante Brasileira, pag. 165.
(2) Relatorio da Inspectoria Geral de Navegação. — Anno de 1912, pag. 22.

Cuidou tambem dos diques e das officinas e das reparações dos navios em que gastou cerca de 2.000:0000$000.

Digno de registro é a montagem das grandes chatas *Bororós, Parecis e Guatoz*, destinadas ao serviço de cargas da linha de Matto Grosso.

A energia e o prestigio do Dr. José Carlos Rodrigues pareciam ter dado solução definitiva ao problema do Lloyd.

83. — *Situação do Lloyd em* 1912. — *Sahida do Dr. J. C. Rodrigues*

O *Jornal do Commercio*, que reflectia o pensamento do presidente do Lloyd, publicou, em 1912, um artigo sobre a situação da empreza, bastante noticioso.

Transcrevemos aqui este artigo, porque constitue uma prova do optimismo com que, então, o Dr. José Carlos Rodrigues via o futuro do Lloyd, e porque dá uma idéa do funccionamento do Lloyd naquelle anno.

"O Lloyd é hoje a primeira empreza de navegação da America do Sul, a mais poderosa, a que maior numero de linhas possue e a que melhor conforto póde offerecer aos que desejam ou necessitam viajar no Brasil.

A sua frota, já bastante numerosa, enriquece-se com a acquisição de novas unidades. Possue actualmente o Lloyd 67 vapores, representando 96.758 toneladas brutas.

Esses paquetes, em muitos dos quaes o viajante vai encontrar o mesmo conforto e o mesmo luxo dos grandes transatlanticos, servem as seguintes linhas, denominadas: norte, sul, expressa (Manáos a Paysandú), auxiliares (Sergipe, Laguna e São Matheus) e fluviaes (Corumbá, Cuyabá, Lagôa dos Patos e Mirim).

Do extremo norte ao extremo sul tocam os navios do Lloyd Brasileiro, em suas diversas linhas, nos seguintes portos: Manáos, Itacoatiara, Parintins, Obidos, Santarém, Pará, Maranhão, Tutoya, Ceará, Natal, Cabedello, Recife, Maceió, Villa Nova, Penedo, Aracajú, Estancia, Bahia, Ponta da Areia, Caravellas, Viçosa, Mucury, São Matheus, Victoria, Guarapary, Benevente, Piuma, Itapemirim, Cabo Frio, Rio, Angra dos Reis, Paraty, Ubatuba, Caraguatuba, São Sebastião, Villa Bella, Santos, Cananéa, Iguape, Paranaguá, São Francisco, Itajahy, Florianopolis, Laguna, Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre.

A linha chamada "expressa" se estende de Manáos a Paysandú, por Montevidéo; na capital uruguaya ha transbordo para os vapores de linha fluvial até Corumbá, com escalas por Corrientes, Humaytá, Assumpção, Apa, Porto Murtinho, Forte Coimbra e Porto Esperança. Em Corumbá ha novo transbordo para Cuyabá. A linha da Lagôa Mirim serve Rio Grande, Pelotas, Jaguarão e Santa Victoria, e a da Lagôa dos Patos, Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre.

Pela simples enumeração acima, vê-se que o Lloyd estende os seus serviços de norte a sul do paiz, a todos os Estados da Republica onde as condições naturaes o permittam fazer.

A extensão consideravel e a importancia dessas linhas numerosas de navegação por si sós evidenciam o quanto de actividade e de zelo cumpre desenvolver na administração

da empreza para a regularidade, a normalidade do serviço. E é incontestavel que existe e se mantém.

Em suas tres linhas principaes — a do norte, a do sul e a expressa, as saidas dos paquetes do porto do Rio de Janeiro se dão pontualmente nos dias 6, 12, 18, 24 e 30 de cada mez, na primeira; nos dias 2, 9, 17 e 24 na segunda; nos dias 11 e 26 para o norte, 7 e 22 para o sul na ultima. Nas linhas fluviaes ha a correspondencia dos vapores; os da Lagôa dos Patos com os da linha do sul; os de Cuyabá com os da linha de Corumbá, e os deste ultimo porto com os vapores da linha costeira chegados de Montevidéo.

Além do serviço de passageiros, mantém especialmente o Lloyd um serviço importante de cargas para a America do Norte, outro para Rio da Prata, com escala por Paranaguá, Antonina, São Francisco, Florianopolis, Montevidéo e Buenos Ayres, e outro de Porto Alegre a Natal, com escalas por Pelotas, Rio Grande, Santos, Rio de Janeiro, Bahia e Recife.

Para se ter uma idéa da importancia e desenvolvimento que vem assumindo a linha norte-americana, basta dizer-se que mais de 50 o|o do commercio de exportação dos Estados Unidos para o Brasil se faz pelos vapores dessa linha.

Esse mesmo desenvolvimento se nota nas demais linhas e em todos os serviços. Para accentual-o bastam alguns algarismos.

Como um remate a estas ligeiras notas sobre a prospera empreza nacional de navegação, diremos que a sua frota é hoje composta de navios em que os mais exigentes encontrarão o conforto, e mesmo o luxo, nas suas accommodações a par de um tratamento que nada deixa a desejar.

Na linha expressa de Manáos a Paysandú, com escalas por Montevidéo, servem os tres grandes e excellentes paquetes de 3.840 toneladas cada um — *Rio de Janeiro, S. Paulo* e *Minas Geraes*, e o *Acre*, de 2.851 toneladas. Fazem as viagens da linha do norte os seguintes paquetes, todos elles confortaveis e alguns de construcção recente: *Ceará, Pará* e *Bahia* (de 3.550 toneladas), *São Salvador, Brasil, Olinda, Alagôas, Maranhão, Sergipe, Manáos, Satellite* e *Iris*; o menor tem 1.430 toneladas. Na linha do sul, servem os seguintes: *Jupiter, Orion, Sirio, Saturno* e *Florianopolis*, com mais de mil toneladas todos. Na linha de cargueiros norte-americana, servem tres grandes vapores de cerca de 2.500 toneladas, que são o *Purús*, o *Tocantins* e o *Tapajós*, além de outros fretados.

Em todos os paquetes de passageiros das linhas do norte, do sul e expressa, existe a bordo telegraphia sem fio, melhoramento cuja utilidade e alcance não precisamos encarecer.

Vê-se, portanto, que o Lloyd Brasileiro é uma empreza que faz por merecer a preferencia de que gosa.

A regularidade e a excellencia do seu serviço vão se evidenciando dia a dia."

Isto, entretanto, representava apenas propaganda intelligente.

A prosperidade, porém, era apenas apparente; a regularidade dos serviços e o pagamento das principaes dividas, consequencia dos recursos fornecidos generosamente pelo Governo, davam essa illusão. O estado verdadeiro do Lloyd era outro.

De facto, apezar do optimismo desse artigo e da opinião da propria Inspectoria Geral de Navegação, que depois se penitenciou do que escreveu no seu relatorio de 1911, o Dr. José Carlos Rodrigues depois de poucos mezes de administração se convenceu que toda a sua habilidade e toda a força, que lhe dava o Governo, não levariam o Lloyd a bom abrigo, reconhecendo a inefficacia dos esforços para tal fim.

O velho jornalista e homem de finança desilludiu-se, e, perdido o enthusiasmo com que se dispuzera ao trabalho, retirou-se, como annos antes o Conselheiro Francisco Correia o fizera, sem poder *dar volta* á situação precaria do Lloyd.

---

## PRESIDENCIA SILVA REGO

(De 1-8-912 a 12-8-913)

### 84. — *Reducção do numero dos directores. — Nova directoria*

A assembléa geral dos accionistas, obedecendo á orientação do Governo, alterou, em 1 de Agosto de 1912, os Estatutos, reduzindo a dois o numero dos directores. Nesse mesmo dia foram eleitos os Srs. General Severiano Carneiro da Silva Rego e Commandante Carlos de Castilho Midosi, respectivamente para os cargos de director-presidente e director.

Os novos directores não tiveram grandes feitos a realizar.

### 85. — *Providencias de simples expediente*

Aggravada a situação financeira, elles comprehenderam que a situação da empreza era insustentavel e, por isso, de mera espectativa. Não dispunham de elementos para modifical-a e se limitaram a providencia de simples expediente.

Foi dessa época (1912) a publicação do Regulamento Interno para o serviço de bordo.

### 86. — *Sinistro do "Fagundes Varella"*

Em 8 de Outubro de 1912 deu-se a desgraça do *Fagundes Varella*. Este navio foi presa das chammas, a 10 milhas do pharol do Rio Real, durante uma grande tempestade, por causa do incendio de algumas pipas de alcool, que vinham a bordo.

Não se teria dado nenhum desastre pessoal, se o machinista e 18 tripulantes, contra as ordens do capitão, não tivessem assaltado imprudentemente uma baleeira, que se sumiu no oceano, com todos esses tripulantes, por ter cahido n'agua em consequencia de se ter partido um dos turcos, a que estava suspensa.

### 87. — *Autorisação para subvencionar o Lloyd com 2.000 contos, ouro, annuaes, por 18 annos, ou incorporal-o ao patrimonio nacional*

Em fins de Dezembro de 1912 o Congresso, impressionado pelo enorme passivo do Lloyd, estudava em vão uma solução conveniente. Vacillava. Uma prova dessa vacillação foi a medida que então approvou e que, dias depois, constituiu o art. 97 da

lei n. 2.738, de 4 de Janeiro de 1913, pelo qual o Poder Executivo era "autorisado a conceder, pelo prazo de 18 annos, á Sociedade Anonyma Lloyd Brasileiro, uma subvenção annual até 2.000:000$, ouro, ou a effectuar as necessarias operações de credito para liquidar as dividas da mesma, incorporando o seu acervo ao patrimonio nacional *e arrendando em seguida, mediante concurrencia publica, ou vendendo-o do mesmo modo*".

Veremos, mais adiante, qual das duas hypotheses foi a escolhida.

### 88. — *Modificações nas tarifas*

Em 4 de Abril de 1913 foram approvadas pelo Ministro da Viação algumas modificações nas tarifas de 27 de Maio de 1910.

Estas modificações visavam augmentar um pouco a receita do Lloyd e consistiram na fixação dos minimos de 5$000, 3$000 e 10$000 para os fretes dos despachos de carga, encommendas e valores e na determinação de que os fretes e passagens seriam cobrados em moeda nacional, quando entre portos brasileiros e em ouro, ao cambio par, nos demais casos.

Representavam o deferimento do pedido do Dr. Buarque de Macedo feito desde 1911, pedido que, por mostrar alguns dos processos com que são organizadas as tabellas de fretes maritimos, julgamos de utilidade transcrever, nos pontos mais importantes:

> "As Condições Regulamentares e Tarifas, approvadas pelo Sr. Ministro da Viação em 27 de Maio de 1910 e publicadas no "Diario Official" de 1° de Dezembro do mesmo anno, não obedeceram em tudo ao que dispõe o Decreto n. 7.772 de 30 de Dezembro de 1909, determinando em alguns casos maiores onus para o Governo nos transportes feitos por sua conta e encargos para o Lloyd Brasileiro muito acima do que estabelece o citado decreto, e em outros, fretes, em algumas linhas, differentes dos estabelecidos nas tarifas de outras, entre os mesmos portos.
>
> O accrescimo de onus para o Governo, foi devido a terem sido calculadas as tarifas para os transportes entre portos extrangeiros e entre extrangeiros e nacionaes, sob a base do cambio de 15 dinheiros por mil réis, taxa da Caixa de Conversão naquella epocha, e ser hoje de 16 dinheiros a taxa official do cambio, o que mostra a conveniencia de serem taes tarifas organizadas em moeda corrente nacional, fazendo-se nellas as seguintes observações derivadas do contracto:
>
> "Os preços das passagens, dos fretes, encommendas e valores, etc. serão cobrados em moeda nacional, quando entre portos brasileiros e em ouro, sob a base do cambio de 27, nos demais casos".
>
> As differenças de fretes de algumas linhas novas, para os já estabelecidos em outras, entre os mesmos portos, verifica-se pela simples inspecção das diversas tabellas, por exemplo:—nas Linhas do Sul e de Santa Catharina entre os portos do Rio de Janeiro e os de S. Francisco, Itajahy, e Floria-

nopolis; nas Linhas do Norte e de Sergipe entre os portos de Rio de Janeiro e Bahia; nas Linhas do Norte e de São Matheus entre os portos de Rio de Janeiro e Victoria, etc.

Não é possivel manter essas differenças por oppor-se a isso o contracto, embora possa ter o facto explicação, que lhe não interessa.

O accrescimo de onus para esta Companhia, além dos que estabelece o contracto, verifica-se quer em relação ao transporte de encommendas, cujo frete foi por demais reduzido, quer em relação ás passagens na Linha de Montevidéo a Cuyabá, cuja tarifa contem uma observação, que pode ferir profundamente as rendas da Companhia, quer finalmente em relação aos abatimentos nas tarifas das linhas fluviaes, que não devem ser exagerados.

Esta interpretação está claramente firmada no decreto 5.903, de 23 de Fevereiro de 1906, que regulou o primeiro contracto, e no actualmente em vigor, porquanto a clausula XVII, que regula os transportes do Governo só se refere a abatimentos *nas linhas maritimas*.

Da redacção da referida clausula se deduz que o Governo, reconhecendo serem modicas as tarifas das *linhas fluviaes*, em relação ás difficuldades que offereciam os serviços nessas linhas, abriu mão de abatimentos até mesmo para os transportes por conta, quer da União quer dos Estados, tanto no primeiro como no segundo contracto.

A Companhia não pode supportar os abatimentos, consignados nas actuaes tarifas, nas linhas fluviaes entre Montevidéo e Corumba, e entre Corumbá e Cuyabá, onde elles se tornam evidentemente ruinosos com a equivalencia de 1 T igual a 2 m3, e para prova-lo, basta dizer que o serviço é feito com vapores e chatas de 1' e 1-1/2' de calado, sujeitos á successivos encalhes e baldeações, não podendo, além disso transportar mais de 20 toneladas ou metros cubicos de cada vez.

O percurso entre Corumbá e Cuyabá é de 439 milhas, e a tarifa cuja modificação pedimos, manda cobrar 62$000 por tonelada e 31$000 por metro cubico, quando nas linhas costeiras, os fretes são: — De Pernambuco a Caravellas, 162 milhas, T 62$000 M3 31$000. De São Matheus a Caravellas 80 milhas T 58$000.

Espera, pois, esta Companhia que, com o criterio e espirito de justiça que preside aos novos estudos, seja reconhecida a necessidade da alteração dessas tarifas.

As que ora submettemos á vossa consideração foram organisadas nos precisos termos do Decreto n. 7.772, separando para cada linha as tabellas do governo e as do publico, todas já com os abatimentos exigidos e abandonando a base do frete por arroba ou 15 kilogrammas para adoptar a de tonelada, como aliás já foi feito nas tarifas que, pelos motivos acima expostos, ora impugnamos.

Sente esta Companhia não poder, devido á desordenada luta de fretes

entre as differentes Emprezas, acabar de uma vez com o errado principio de equivalencia 1 T. igual á 2 m3, que nenhuma Companhia extrangeira adopta, o que já nos obrigou a abandonal-o na Linha Americana, e seria facil para as demais linhas, conhecida a proporção da carga de peso e medição, que transporta a Companhia, determinar o frete medio para cada porto de cada linha, que, segundo a nossa opinião seria dado pela formula:

*F igual a 2A mais B dividido por 3*

na qual A seria o frete da tarifa proposta para uma tonelada, B o frete por metro cubico pela mesma tarifa e F o frete medio desejado da tonelada metrica.

As alterações, porém, já introduzidas na organização das Tarifas e Condições Regulamentares, ora submettidas á vossa consideração, permittem em curto prazo chegar a esse resultado.

Quanto ás Condições Regulamentares restabelecemos algumas das disposições que vigoravam com as tarifas que o decreto n. 7.772 mandou rever (e que tambem juntamente remettemos), disposições que a experiencia aconselhou ser necessario manter, e addiccionamos algumas medidas para as quaes pensamos deve ser pedida a approvação do Sr. Ministro da Viação.

Dentre as providencias restabelecidas figura o frete minimo para os despachos de mercadorias.

Esse frete não pode deixar de ser de 5$000, fixado nas primitivas Condições Regulamentares, isso porque no pagamento de um transporte existe sempre, além desse serviço propriamente, a garantia ou responsabilidade da Companhia transportadora pela entrega do volume tal como o recebeu e na falta pelo pagamento do seu valor.

Não são estes riscos cobertos pelo seguro; por tratar-se de extravio e damno, pelos quaes sómente as Companhias transportadoras respondem.

Além disso, os processos ou formalidades a cumprir para um pequeno volume são os mesmos que para dez, cem ou mil volumes de uma mesma marca e destino e pelos quaes se cobra somma elevada.

Até mesmo em relação ás estradas de ferro o regimen do frete minimo é religiosamente respeitado e ahi as formalidades e os riscos são menores.

Nas encommendas, em vista das constantes reclamações anteriores, abolimos o limite do valor de 20$000 para o caso de extravio, responsabilisando-se a Companhia pelo valor total do objecto, como se dá com os despachos de mercadorias, elevando para isso o frete minimo a 5$000.

Como é publico e notorio a Directoria Geral de Saude Publica exigio a creação de um serviço medico com cerca de 30 facultativos, apparelhos de desinfecção, e nesta Capital uma barca especialmente destinada a esse fim, o que tudo determinou um onus mensal superior a 20 contos de réis."

A modificação das tarifas nenhuma melhoria, entretanto, trou e á situação do Lloyd, já positivamente desastrosa.

89. — *Dividas do Lloyd. — Proposta dos accionistas ao Governo. — Incorporação do Lloyd ao Patrimonio Nacional*

—— O Lloyd devia £3.276.300, saldo de diversos emprestimos externos, e ainda a quantia de Rs. 31.485:484$060 de adiantamentos recebidos do Banco do Brasil, de ordem do Governo. Nessas dividas não estavam incluidas as correspondentes a compromissos para com terceiros, compromissos que tambem attingiam a quantias elevadas.

Os accionistas, em 2 de Julho de 1913, reuniram-se em assembléa geral, e, depois de examinada a situação, approvaram a seguinte proposta:

> "A Directoria proporá ao Governo usar da autorisação, que lhe foi conferida pelo art. 97, da lei n. 2.738, de 4 de Janeiro de 1913, para o fim de incorporar a Sociedade Anonyma Lloyd Brasileiro ao Patrimonio Nacional, liquidando outrosim as dividas da mesma. Caso seja acceito pelo Governo esta proposta, a directoria entregar-lhe-ha todos os haveres sociaes, mediante inventario e balanço de todo o activo e passivo."

No dia 12 de Agosto de 1913 a proposta era acceita pelo Governo, que baixou o decreto n. 10.387, daquella data, incorporando o Lloyd Brasileiro ao Patrimonio Nacional, em caracter provisorio, para ser depois arrendado ou vendido.

Os accionistas do Lloyd reuniram-se em assembléa geral, pela ultima vez, em 30 de Agosto do mesmo anno, para tomar conhecimento do acto do Governo e permittir a conclusão das formalidades legaes da transferencia do acervo social a seu novo dono.

Nessa Assembléa representou o Governo o Dr. Raul Guimarães Bomjean, procurador geral da Fazenda Publica.

Findava desse modo a administração particular da nossa principal empreza de transportes maritimos.

## LLOYD BRASILEIRO

(Patrimonio Nacional)

*Administração General Severiano Rego*

(De 13 de Agosto a 30 de Setembro de 1913)

*Administração Dourado-Midosi*

(De Outubro de 1913 a Dezembro de 1914)

90. — *Commissão para receber o acervo do Lloyd. — Directoria. — Providencias dos Ministerios da Fazenda e da Viação.*

Pelo decreto executivo n. 10.387, de 12 de Agosto de 1913, o Governo assumiu a responsabilidade de todo o passivo da Sociedade Anonyma Lloyd Brasileiro, inclusive os seus emprestimos realizados em Londres, ficando com a propriedade de todo o activo.

Incorporado, deste modo, o Lloyd aos bens da União, o Sr. Ministro da Fazenda expediu, sem tardança, as primeiras ordens para regularizar a situação administrativa do novo proprio nacional.

Designou o Dr. Alfredo Rocha, director do Patrimonio Nacional, e o Sr. Servulo Dourado, Inspector de Fazenda, para receberem o acervo social, e os Srs. Antonio Gitirana, escripturario, e Julio de Sá Freire, desenhista, para arrolarem, em companhia de funccionarios do Lloyd, os bens desse acervo.

Para dirigirem os serviços foram nomeados:

General Severiano Carneiro da Silva Rego, superintendente e director da parte technica;

Servulo Dourado, director da parte commercial, e

Commandante Carlos de Castilho Midosi, director das officinas.

Aos Delegados Fiscaes, Inspectores das Alfandegas e Administradores das Mesas de Rendas foram expedidas estas circulares:

"Circular n. 37 — Rio de Janeiro, 18 de Setembro de 1913.

"Tendo sido incorporada ao Patrimonio Nacional, pelo decreto n. 10.387, de 13 "de Agosto ultimo, a Sociedade Anonyma Lloyd Brasileiro, ficando a mesma, em vir-

"tude do alludido decreto, sob a administração deste Ministerio, declaro aos Srs. de-
"legados fiscaes do Thesouro Nacional nos Estados que lhes cumpre fiscalizar assi-
"duamente as agencias da referida sociedade, instituindo os exames necessarios e pro-
"pondo as medidas que julgarem acertadas para a bôa marcha do Serviço.

*Rivadavia da Cunha Corrêa.*"

"Circular n. 38 — Rio de Janeiro, 18 de Setembro de 1913.

"Recommendo aos Srs. Inspectores das Alfandegas e administradores das Mesas
"de Rendas da União as necessarias providencias para que sejam dadas baixas em
"todos os termos de responsabilidade assignados pelo Sociedade Anonyma Lloyd Bra-
"sileiro, visto haver sido a mesma incorporada ao Patrimonio Nacional pelo decre-
"to n. 10.387, de 13 de Agosto ultimo.

*Rivadavia da Cunha Corrêa.*"

O Sr. Ministro da Viação, por sua vez, providenciou para que a Inspectoria Geral de Navegação não mais fiscalizasse os serviços do Lloyd, já agora subordinados directamente ao Ministerio da Fazenda.

## 91. — *Modificações na Directoria*

Dias depois dava-se uma alteração na directoria. Em 30 de Setembro retirava-se repentinamente o General Silva Rego, por motivos ainda ignorados. O Commandante Midosi passou a gerir a parte technica, ficando o Sr. Servulo Dourado com a parte commercial e mais a superintendencia dos serviços.

## 92. — *Tentativa de arrendamento*

O Governo tinha poderes para vender ou arrendar o Lloyd. Vendel-o? Teria sido um erro funestissimo á marinha mercante nacional, porque nas operações de compra teria entrado, aberto ou veladamente, o capital estrangeiro, que encontraria depois o meio de se fazer sentir nos negocios da nossa cabotagem. Arrendal-o? Era a solução mais conveniente. O Governo, não se sentindo ainda apparelhado para a gestão directa e querendo evitar as queixas que, então, aliás injustamente, eram formuladas contra a administração publica da Central do Brasil, decidiu-se pelo arrendamento.

De facto, no "Diario Official", de 12 de Dezembro de 1913, appareceu um edital da Directoria do Patrimonio Nacional, abrindo a concurrencia, pelo prazo de 4 mezes.

No edital era apresentada a relação dos bens do Lloyd, excluidos, por equivoco, os bens moveis( moveis e utensilios) dos escriptorios e das agencias, e, deliberadamente, as mercadorias dos almoxarifados, que seriam pagas, á parte, pelo preço de acquisição.

Os bens relacionados, no valor de Rs. 43.913:630$000, conforme avaliação feita, eram distribuidos nestes grupos:

| | |
|---|---|
| 1° — Material flluctuante | 24.146:000$000 |
| 2° — Embarcações miudas | 2.594:630$000 |
| 3° — Immoveis | 167:000$000 |
| 4° — Boias e amarrações | 6:000$000 |
| 5° — Ilha do Mocanguê | 15.000:000$000 |
| 6° — Ilha da Conceição e suas officinas | 2.000:000$000 |
| Total | 43.913:630$000 |

O Governo obrigava-se a entregar ao concurrente preferido todos os bens, livres e desembaraçados de quaesquer onus.

O prazo terminou em 11 de Abril de 1914, sem que se apresentassem licitantes.

### 93. — *Escriptura de dação á União Federal do acervo do Lloyd*

O Sr. Ministro da Fazenda, diante do resultado negativo da concurrencia, adiou a solução do assumpto; providenciou, entretanto, para que fosse lavrada — formalidade que não tinha sido realizada ainda — uma escriptura de dação á União Federal de todo o acervo do Lloyd, em pagamento de suas dividas.

A escriptura foi assignada, em 18 de Abril desse mesmo anno, no Procuradoria Geral da Fazenda Publica, (1) pelo Sr. Dr. Didimo Agapito da Veiga, representante da União, e pelos Srs. Servulo Dourado e Carlos Castilho Midosi, representantes do Lloyd. Estes ultimos declararam que, na absoluta impossibilidade de pagar á União Federal a divida de £ 3.276.300 e respectivos juros e commissões, resto de varios emprestimos externos num total de £ 4.100.000, e mais a quantia de Rs. 31.485:484$060, total dos adiantamentos recebidos do Banco do Brasil, davam á credora, nos termos da decisão tomada pela assembléa dos accionistas de 2 de Julho de 1913, todos os bens do acervo do Lloyd em pagamento dessa divida.

Isto, entretanto, simples formalidade legal, não podia influir no destino, que devia ser dado ao Lloyd.

### 94. — *Nova tentativa de arrendamento*

O Sr. Ministro da Fazenda voltou a pensar no arrendamento, e, em 18 de Junho de 1914, mandou publicar novos editaes de concurrencia marcando, desta vez, o prazo de 30 dias, apenas.

Um unico candidato se apresentou, mas esse mesmo não poude ser acceito por não apresentar as garantias precisas de idoneidade.

(1) Vide livros de notas n. 4 do Tabel. Noemio, fls. 94 e seguintes.

## 95. — *Liquidação dos compromissos do Lloyd e sua situação geral em 1914*

O Lloyd continuou sua vida de incertezas.

Os compromissos antigos do Lloyd começaram a ser liquidados. Merece reparos, porém, o modo pelo qual foi feita essa liquidação. As contas eram pagas ora pelo Lloyd, ora pelo Banco do Brasil, e ora pelo proprio Thesouro Nacional, chegando-se, no fim, a não se saber quaes as contas pagas.

As difficuldades financeiras desappareceram, mas os serviços de pouco melhoraram e a receita diminuiu.

A administração particular tinha deixado o Lloyd sepultado sob o peso de responsabilidades enormes; a administração official não parecia mais feliz.

De Setembro de 1913 a 31 de Dezembro de 1914, os directores do Lloyd, amparados embora pelo Sr. Rivadavia Corrêa, Ministro da Fazenda, até 15 de Novembro de 1914, nada puderam fazer em beneficio do Lloyd.

O novo regulamento da marinha mercante, approvado pelo Decreto nu.. 10.524, de 23 de Outubro de 1914, (1) não veiu melhorar a situação, que precisava de "cargas" e não de "leis", como n asua competencia dissera annos antes, ao Sr. Ministro da Marinha, o armador Antonio Lage.

Durante o anno de 1914, escreve o Sr. Servulo Dourado, no seu relatorio redigido em 1915, (2) pairou sobre o Lloyd uma atmosphera de aprehensões, duvidas e incertezas relativamente ao seu destino. Esse regimen de incertezas, continua a dizer o mesmo ex-Director do Lloyd, esse regimen de incertezas e provisoriedade mal definida, com todo o seu cortejo de prejudiciaes consequencias, não dando margem a iniciativas uteis, nem á pratica de providencia de resultados fecundos, não permittiu, como aliás era natural, uma organização commercial conveniente aos altos interesses que o Lloyd é chamado a servir sem maiores gravames para os cofres publicos.

Que os negocios do Lloyd iam peiorando num crescendo espantoso, demonstram-n'o os dados deste quadro, onde se vê que a receita ia minguando de anno para anno:

RECEITA DOS VAPORES

| *Annos* | *Importancias* |
|---|---|
| 1910 | 19.148.3[illegible]$500 |
| 1911 | 19.002.8[illegible]$000 |
| 1912 | 18.293.500$000 |
| 1913 | 16.837:492$000 |
| 1914 | 15.485.68[illegible]$000 |

(1) O regulamento foi autorizado pelo art. 7 da lei n. 2.543 A de 5 de Janeiro de 1912, e é trabalho, ligeiramente emendado, da commissão especial de que fizeram parte o Sr. Almirante Carlos de Araujo Pinheiro (Marinha) Dr. Carlos S[illegible] (Interior), Pedro Samico (Fazenda), Dr. Raymundo Pereira da Silva (Agricultura e Commercio) e Dr. Julio Koeler (Viação).

(2) Servulo Dourado — Relat do L. B. anno de 1915. pag. 7.

## 96. — *Situação economica em 31 de Dezembro de 1914*

Em 31 de Dezembro de 1914 o estado do Lloyd, pela escripta, era o seguinte

ACTIVO

| | |
|---|---|
| Caixa | 11:160$460 |
| Material fluctuante | 35.793:382$680 |
| Officinas e diques | 7.374:212$081 |
| Immoveis | 6.064:594$609 |
| Carvão | 220:902$458 |
| Almoxarifados | 1.694:122$915 |
| Bens moveis | 181:423$350 |
| Valores (gestão antiga) | 247:835$695 |
| Valores (gestão de 1914) | 138:423$320 |
| Contas do Governo (gestão antiga) | — |
| Contas do governo (gestão de 1914) | 169:381$140 |
| Contas do particulares (gestão antiga) | 3.335:828$370 |
| Contas dos particulares (gestão de 1914) | 4.217:218$613 |
| Contas de Agentes (gestão antiga) | 643:709$025 |
| Contas de Agentes (gestão de 1914) | 1.952:263$374 |
| Saldo devedor | 36.674:141$619 |
| Total Rs. | 98.718:399$745 |

PASSIVO

| | |
|---|---|
| Contas do Governo (gestão antiga) | 21.205:166$660 |
| Contas do Governo (gestão de 1914) | 625:205$280 |
| Contas dos Agentes (gestão antiga) | 708:404$498 |
| Contas dos Agentes (gestão de 1914) | 387:714$295 |
| Banco do Brasil (gestão antiga) | 65.988:967$539 |
| Contas de particulares (gestão antiga) | 2.436:508$001 |
| Contas de particulares (gestão de 1914) | 7.366:433$472 |
| Total Rs. | 98.718:399$745 |

Este estado de coisas foi mudado pela grande guerra.

Empossado no cargo de Presidente da Republica, o Sr. Wenceslao Braz, contrario, ainda antes de subir á presidencia, á venda e ao propri oarrendamento do Lloyd, providenciou logo para que o Lloyd, sob a administração directa do Estado, viesse a prestar ao commercio brasileiro serviços, que as profundas perturbações trazidas aos transportes maritimos pela Guerra Européa estavam effectivamente a reclamar.

Veremos, depois, como, durante a guerra e depois da guerra, nos annos de 1915 a 1920, foi realizado o pensamento dos estadistas, que dirigiram, nesse periodo de nossa historia, os destinos da Republica.

LLOYD BRASILEIRO

(Patrimonio Nacional)

ANNO DE 1915

*Administração Dourado-Midosi*

## 97. — *O Lloyd ramo sui-generis do serviço publico*

A incorporação do Lloyd ao Patrimonio Nacional, por decreto, tinha-o tornado um ramo do serviço publico (1), mas ainda assim não estava totalmente subordinado ás normas, a que obedecem as emprezas industriaes exercidas pelo Estado.

O Lloyd, devido a essa incorporação, entretanto, gosava de muitos favores, dentre os quaes a isenção do pagamento das seguintes contribuições:

1° — Direitos de importação e outros federaes, como impostos de consumo e expediente e imposto ouro sobre o carvão de pedra, objectos, machinismos, materiaes, sobresalentes e accessorios, importados para movimentação, concerto, manutenção e custeio de seus navios e sobre comestiveis e objectos de uso dos passageiros e do pessoal de bordo;

2° — impostos de navegação, excepto as taxas de praticagem;

3° — impostos de industria e profissões;

4° — imposto de sello nos requerimentos, contractos e recibos, quer digam ou não respeito ao serviço da navegação;

5° — taxas do telegrapho nacional;

6° — emolumentos das Capitanias dos Portos.

Gosava desses favores; mas não era repartição publica, cujo dever primordial é o respeito ao orçamento.

## 98. — *Limite da despeza. — Subvenção.*

Em 1913 e 1914 os administradores do Lloyd, ao contrario dos administradores da Central do Brasil, por exemplo, não tiveram que observar, nas despezas, os limites de verbas fixadas nas chamadas leis de meios.

---

(1) Accordam do Supremo Tribunal de 21-9-918.

O limite da despeza era a exigencia do serviço e o criterio pessoal dos directores.

Em fins de 1914, o Congresso, porém, estabeleceu que o limite da despeza devia ser a renda arrecadada, accrescida da subvenção de 2.000:000$000, ouro. (1)

Convém notar que esta subvenção foi dada sem prejuizo da responsabilidade do Governo no pagamento dos juros e amortização dos emprestimos de £ 1.100.000 e £ 1.000.000, contrahidos pelo Lloyd em 1906 e 1910, respectivamente.

O pagamento desses juros e dessa amortização devia ser feito pelo Governo, até o mez de Abril de 1922, soccorrendo-se da subvenção annua de 1.663:699$992, concedida ao Lloyd pelos decretos ns. 5.903 e 6.116 de 1906.

Assim, o serviço dos juros e da amortização de sua divida externa era feita pelo Governo e ainda recebia uma subvenção especial de 2.000:000$000, ouro.

### 99. — *Navegação para o exterior.*

O anno de 1915 foi promissor para o Lloyd; foi o anno em que se interrompe a serie de *deficits*, que assustadoramente se vinham repetindo e avolumando desde 1906.

A retirada progressiva dos navios estrangeiros dos portos nacionaes, para satisfazer as necessidades dos alliados na Europa e nos Estados Unidos, veiu complicar o problema da navegação brasileira, que, além de maior numero de passageiros a transportar entre portos nacionaes, tinha que attender ás exigencias de nossa importação (combustiveis, trigo, papel, etc.) e especialmente de nossa exportação (cereaes, carnes, banha, etc.) que, pela improductividade européa, tomava maior vulto, cada vez mais.

A navegação de cabotagem ficou a cargo principalmente da *Costeira* e do *Lloyd;* a de longo curso foi exercida pela *Commercio e Navegação,* pelo *Lloyd Nacional* (Companhia Martinelli) e pelo *Lloyd Brasileiro.*

A Commercio e Navegação ampliou os seus serviços para New York e fez viagens para a Suecia e os portos de Londres e La Pallice; o Lloyd Nacional, producto da guerra, cuidou dos transportes para o Mediterraneo.

Ambas as companhias visavam, como emprezas particulares, que eram, o lucro, sacrificando embora os interesses da cabotagem e do commercio nacional, para cuidarem dos transportes internacionaes, cujos fretes chegaram a ser fabulosos. (2)

O Lloyd Brasileiro preoccupou-se com os transportes da linha americana, prestando reaes serviços aos importadores e exportadores brasileiros, os quaes nesses transportes não foram victimas dos fretes exagerados, que outras companhias com outras finalidades, que não as do Lloyd, teriam cobrado.

"O Lloyd", escreveu o Sr. Servulo Dourado, no seu relatorio de 1915, "sem prejudicar a cabotagem, cujas exigencias cresceram, dada a procura dos generos de producção nacional nos principaes mercados da Republica, aonde escasseavam os artigos de consumo, importados do estrangeiro, logrou desafogar o commercio exportador dos nossos principaes artigos, como café, borracha, cacau, couros, pelles, fumo, etc., evi-

(1) Lei n. 2.919, de 31-12-1914, art. 2 n. X.

(2) O Lloyd Nacional foi accusado como um dos causadores da baixa do cambio italiano, devido á elevação de seus fretes. Vide o "Pungolo", jornal italiano desta capital, de 15-12-918.

tando incalculaveis prejuizos ás praças de Santos, do Rio de Janeiro, da Bahia, do Recife e do Pará".

A receita da linha americana, que em 1914 foi de Rs. 3.359:285$000, passou a ser, em 1915, de Rs. 9.223:232$660 para os navios propriamente do Lloyd e de Rs. 6.829:098$210 para os navios fretados *Hanseat, Eibergen, Wascana, Weenbergen, Frontenac, Hermin, Vinland* e *Z. F. Lisman.*

Os artigos, que mais contribuiram á exportação, foram os seguintes:

| | | |
|---|---|---|
| Café . . . . . | 86.823 | toneladas |
| Borracha . . . . . | 4.982 | " |
| Cacáo . . . . . | 861 | " |
| Carnes . . . . . | 502 | " |
| Couros e pelles . . . . . | 223 | " |
| Castanhas . . . . . | 187 | " |

Dos Estados Unidos os navios do Lloyd, em 1915, trouxeram 10.363 toneladas de farinha de trigo.

As linhas para o Rio da Prata tambem estiveram movimentadas; levaram, entre outros muitos productos, 11.656 toneladas de mate á Republica Oriental e á Argentina, trazendo da Argentina, como artigo de maior volume, 27.626 toneladas de trigo em grão.

O movimento das linhas extrangeiras mantidas pelo Lloyd foi consideravel; mas teria sido mais importante si tivesse disposto de maior numero de navios.

O movimento total da exportação e importação o teria permittido; o que se verifica destes dois pequenos quadros:

*Exportação para os Estados Unidos*

1915

| *Artigos* | *Exportação total* | *Exp. dos nav. do Lloyd* |
|---|---|---|
| | Ton. (1) | Ton. |
| Café . . . . . | 431.640 | 86.823 |
| Borracha . . . . . | 16.846 | 4.982 |
| Cacáo . . . . . | 14.813 | 861 |
| Carnes . . . . . | 1.998 | 502 |
| Couros . . . . . | 19.848 | 223 |
| Castanhas . . . . . | 3.787 | 187 |

*Inspectoria brasileira dos Estados Unidos*

1915

| *Artigos* | *Exportação total* | *Exp. dos nav. do Lloyd* |
|---|---|---|
| | Ton. (2) | Ton. |
| Farinha de trigo . . . . . | 70.812 | 10.363 |

(1) e (2) Dados da Directoria da Estatistica Commercial.

Como se vê, podiam ter sido de maior vulto os transportes das linhas extrangeiras; mas ainda assim teremos opportunidade de verificar que foram estas linhas que, em 1915, salvaram o Lloyd de novo *deficit*.

Os directores do Lloyd capacitaram-se de que as linhas de longo curso deviam ter mais dilatado raio de acção e que teria sido de utilidade o restabelecimento da linha européa, inaugurada em 1910 e supprimida depois de realizadas apenas 8 viagens; notaram tambem que o alargamento de nossa navegação para os portos da America do Sul, e especialmente para o Chile traria vantagens; mas a escassez de recursos obrigou-os a adiar taes emprehendimentos.

100. — *Navegação de cabotagem e fluvial. — Compra de vapores fluviaes da firma Barbará Filhos*

A navegação de cabotagem mereceu-lhes attenções especiaes; a sua receita augmentou, porém algumas linhas continuaram a dar deficits.

A linha fluvial de Matto Grosso não estava bem apparelhada; o seu material era insufficiente e velho. Os vapores *Apa* e *Xingú*, embora armados em 1909, tiveram que ser substituidos, para serem mais tarde transformados em chatas. Os paquetes *Almirante Jaceguay* e *Javary*, construidos para esta linha, não puderam ser aproveitados por causa do seu calado em agua doce, calado que excede a profundidade do rio Paraguay, que tem passos, como o de Itacuruty, a 160 milhas aquem de Assumpção, com 4 pés e meio de agua, apenas. Tudo aconselhava o concerto dos vapores *Ladario* e *Diamantino* e a encommenda ou construcção de 2 vapores, typo *Coxipó* e de 1 vapor, typo *Orvalho*.

O assumpto estava em estudo, quando a firma Barbará Filhos, de Uruguayana, propoz a venda, pelo preço de Rs. 356:000$000, de todo o material, com que mantinha uma linha de navegação no alto Uruguay, constituido pelos vapores *Itaqui*, *Ibicuhy*, *São Luiz* e *Rio Grande* pelas chatas *Paraná*, *Ceará* e pela lancha *Amazonas*.

O material, vistoriado pelo Commandante Manoel Pacheco de Carvalho Junior, que o achou em boas condições, foi logo adquirido e enviado para Corumbá, com excepção do *Rio Grande* que veiu servir na linha da Lagôa Mirim, em substituição do *Colombo*, necessitado de concertos e de nova caldeira.

101. — *Officinas*.

Os directores mostraram-se activos e emprehendedores, comprehendendo elles que tinha chegado o momento de reerguer o Lloyd.

Já sem as incertezas de 1914, e certos de que o Governo não pensaria mais em arrendamentos e em vendas, trataram de reparar as unidades afastadas do trafego e da construcção de outras.

Os concertos effectuados pelas officinas importaram, em 1[illegible] 3.406:522$064, assim discriminados:

| | |
|---|---|
| Navios em obras geraes . . . . . | 2.651:766$532 |
| " " trafego . . . . . | 149:520$067 |
| " encostados . . . . . | 1[illegible] |
| Rebocadores e lanchas . . . . . | 107:189$005 |
| Pequenas embarcações . . . . . | 64:030$002 |
| Novas construcções . . . . . | 15:852$490 |
| Trabalhos diversos . . . . . | 404:398$118 |
| | 3.406:522$064 |

Foram reconstituidos os vapores *Prudente de Moraes*, *Ceará*, *Guajará*, *Manáos* e *Olinda* e realizadas obras importantes nos vapores *Almirante Jaceguay*, *Lamare*, *Rabat*, *Brasil*, *Borborema*, *Cubatão*, *Florianopolis*, *Iris*, *Javary*, *Jupiter* (actual *Ivay Barbosa*), *Laguna*, *Mantiqueira*, *Maranhão*, *Murtinho*, *Orion*, *Pará*, *Pyrineus*, *Satellite*, *Saturno* (actual *Serculo Dourado*), *Sirio*, *Tapajoz* e *Venus* (actual *Oyapock*).

Foram armadas, tambem, as lanchas *Rio de Janeiro* e *Javary*.

## 102. — *Encommenda de navios typo "Settle Marú"*

Quanto á construcção de novas unidades, o plano era encommendar alguns navios do typo *Settle Marú*, de 9.000 toneladas, typo estudado desde 1913, e construir algumas lanchas nas officinas da ilha da Conceição.

A encommenda foi dada á Kanwasski Deckyard & Comp., no Japão, mas não logrou ser acceita, porque esta companhia se achava sobrecarregada de serviço. Teria sido inutil dirigir-se aos estaleiros europeus e norte-americanos, occupados todos na construcção febril de navios para as marinhas mercantes e de guerra das nações alliadas, procurando todos attender á salvadora e já historica recommendação de Lloyd George: *Ships, ships, and ships*.

## 103. — *Naufragio do "Orion"*

Diante desses esforços para obter e dispor maior tonelagem, temos a lamentar a perda do *Orion*, que naufragou nas costas de Santa Catharina, no dia 21 de Agosto.

O *Orion*, era navio de 1.886 toneladas brutas e o seu custo escripturado era de Rs. 880:000$000.

## 104. — *Reducção da despeza*

A reducção das despezas foi uma das louvaveis preoccupações dos Srs. Serculo

Dourado e Commandante Midosi. O processo de arrecadação das vendas foi melhorado e foi extincto completamente o antigo abuso das passagens gratuitas. (1)

A mudança da séde do Lloyd, installado num palacio da Avenida Rio Branco, para os armazens da Praça das Marinhas, actual Praça Servulo Dourado, cedidos pelo Governo, trouxe uma economia mensal de Rs. 20:333$330 e, além disso, uma melhor accommodação do pessoal dos escriptorios e uma maior facilidade, por parte da Directoria, em superintender de perto todos os serviços. (2)

Para evitar despezas tiveram tambem que se oppôr á Saúde Publica, que pretendia crear um corpo de inspectores sanitarios, com attribuições especiaes a bordo e com direito á aposentadoria e outras vantagens á custa do Lloyd. Redigiram e enviaram ás autoridades competentes extenso memorial mostrando os inconvenientes dessas vantagens, que os proprios commandantes não tinham, e a illegalidade do projecto, que subtrahia os medicos, por completo, da autoridade do commandante, contrariando assim o art. 499 do Codigo Commercial.

"O regimen sanitario-maritimo" — dizia o Sr. Servulo Dourado (3) — "como está estabelecido pelo regulamento da cabotagem, á semelhança do que foi instituido nas marinhas mercantes da Italia e da França, não póde ser applicado com justiça a embarcações da cabotagem, de pequeno porte e de numero reduzido de passageiros. Seria exquisito que o *Mayrink* ou o *Prudente de Moraes*, o primeiro com 551 e o segundo com 780 toneladas tivessem o serviço medico do *Principessa Mafalda*, de 9.270 toneladas, embarcação de grande capacidade e de elevado numero de passageiros".

O serviço medico, em 1915, era chefiado pelo Dr. Daniel de Almeida.

## 105. — *Augmento de receita*

A necessidade de augmentar a receita suggeriu aos directores do Lloyd duas medidas de relevancia: a prensagem do algodão e a creação, nesta Capital, de um entreposto de sal.

A primeira medida não chegou a ser posta em pratica com a efficiencia que era para esperar; a segunda ficou no dominio dos projectos.

Com a prensagem do algodão os directores do Lloyd pensavam obter melhor aproveitamento das praças dos navios, economisando espaço, que podia ser offerecido a mercadorias de frete mais rendoso. No espaço, onde podiam ser postos "160 kilos" de algodão "não prensado", cabiam "720 kilos" de algodão "prensado". A prensagem, além disso, devia evitar a combustão expontanea, a que está sujeito o algodão, dadas certas circumstancias.

O algodão era acondicionado, sem attender a nenhuma uniformidade, em fardos que iam de 50 a 156 kilos e de 267 a 1.207 decimetros cubicos. Os portos que mais precisavam da montagem de prensas hydraulicas eram os de Recife, Natal, Macáo, Mossoró, Cabedello, Aracaty, Fortaleza, Camocim e São Luiz.

---

(1) Relatorio do Lloyd Brasileiro, anno de 1915, pag. 59.
(2) Id., id., pag. 60.
(3) Id., id., pag. 63.

## 106. — *Navegação do nordeste*

Pensavam tambem os directores na navegação do nordeste e della trataram em seu relatorio de 1915; mas o Governo Federal julgou acertado não alterar o *statu quo*. Os Estados da Bahia, Sergipe, Alagôas, Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte, Ceará, Piauhy e Maranhão continuariam com os serviços das grandes companhias de cabotagem e com os serviços das companhias de trafego local, a *Bahiana*, a *Pernambucana* e a *Maranhense*.

A encampação destas companhias e a sua annexação ao Lloyd teriam constituido erro gravissimo, de consequencias funestas ao erario publico e á propria navegação em geral.

Este modo de ver, aliás, não é nosso apenas. Antes de nós, o illustre Commandante Armando Burlamaqui, no seu livro "Marinha Mercante Brasileira" bateu-se pela ideia de libertar o Lloyd do encargo de todas as pequenas linhas de interesse regional, para lhe deixar a exploração das linhas de grande cabotagem e de longo curso ou internacionaes.

## 107. — *Ensino profissional e albergue nocturno*

Não podemos deixar de fazer referencia tambem a duas nobres iniciativas dos Srs. Servulo Dourado e Commandante Carlos Midosi: á creação do ensino profissional e á fundação de um albergue maritimo.

O ensino profissional maritimo, indispensavel em todo paiz que prezá sua marinha, visa preparar bons marinheiros e bons officiaes.

Os referidos directores, como medida inicial para estabelecer no Lloyd esse ensino, adquiriram, por troca, graças á boa vontade do então Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino de Alencar, o *Primeiro de Março*, que sob o nome de *Wenceslão Braz* foi transformado em navio escola. (1)

A creação do albergue maritimo se inspirava no sentimento humanitario de offerecer um abrigo aos marinheiros que, desembarcados nesta Capital, longe de suas familias, se encontrassem sem recursos e sem o auxilio de amigos ou conhecidos.

O Governo amparou a ideia e cedeu gratuitamente, para esse fim, o predio *Medeiros*.

---

(1) Esta escolha foi criticada porque o "Wenceslão Braz" não permittia uma exploração commercial remuneradora, capaz de concorrer [illegible] ao ensino.

108. — *Resultados da exploração dos vapores e do exercicio em* 1915

A exploração dos vapores produziu em 1915 o seguinte resultado:

| *Linhas* | | *Receita* | *Custeio* |
|---|---|---|---|
| Norte | | 6.089:973$284 | 4.309:795$231 |
| Norte-Sul | 4.012:678$648 | | |
| Amarração | 444:533$043 | 4.457:211$691 | 4.259$456$646 |
| Sul | | 1.983:311$287 | 1.950:970$733 |
| Americana | | 9.223:232$610 | 5.343:255$096 |
| " fretados | | 6.829:098$210 | 1.162:525$643 |
| Porto Alegre | | 230:690$042 | 367:563$026 |
| São Matheus | | 68:676$330 | 122:334$452 |
| Corumbá | | 623:641$091 | 664:196$112 |
| Sergipe | | 314:396$620 | 410:999$366 |
| Laguna | | 331:800$780 | 380:479$233 |
| Cuyabá | | 48:935$440 | 114:523$395 |
| Lagôa Mirim | | 149:365$230 | 243:274$963 |
| Conservação | | | 1.503:273$493 |
| | | 30.350:212$615 | 20.832:707$395 |
| Resultado da exploração | | | 9.517:505$220 |
| | | 30.350:212$615 | 30.350:212$615 |

O resultado, porém, de todos os serviços é demonstrado no balancete, que aqui transcrevemos:

*Receita*:

| | |
|---|---|
| Receita de vapores | 30.350:212$615 |
| Receita de trapiches | 569:082$630 |
| Barca d'agua — c\| de exploração | 5:082$522 |
| Diques — c\| de exploração | 1.088:822$030 |
| Alugueis | 3:371$360 |
| Receita de pequenas embarcações | 796:452$610 |
| Receita de Officinas | 2.284:856$064 |
| Subvenções | 4.393:782$943 |
| Multas | 5:915$010 |
| Differença de cambio | 10:145$230 |
| Juros de titulos diversos | 1:302$560 |
| Differença de carvão | 129:808$318 |
| | 39.638:833$892 |

*Despeza*:

| | |
|---|---|
| Despezas geraes | 1.138:314$971 |
| Juros, descontos e commissões | 6:870$770 |
| Custeio de vapores | 20.832:647$389 |
| Serviço de desinfecção | 4:271$151 |
| Material encostado | 163:231$267 |
| Custeio de pequenas embarcações | 702:186$469 |
| Inspectoria de Machinas | 5:571$259 |
| Telegrapho sem fio | 167:122$850 |
| Custeio de officinas | 2.198:314$141 |
| Serviço de estiva | 88:768$372 |
| Administração | 39:834$000 |
| Material desarmado | 30:115$268 |
| Custeio de agencias | 719:433$956 |
| Faltas e avarias | 26:190$410 |
| Bonificações | 63:385$170 |
| Afretamentos | 2.327:217$329 |
| Seguros diversos | 27:069$300 |
| Fundos de seguro em New York | 18:871$120 |
| Custas judiciaes | 2:272$750 |
| Naufragio do "Orion" | 880:000$000 |
| Custeio de trapiches | 994:851$728 |
| Eventuaes | 269:568$104 |
| Descontos em titulos do Governo | 189:946$180 |
| Lucros verificados | 8.742:779$938 |
| | 39.638:833$892 |

O lucro de 8.742:779$938 suggere-nos algumas reflexões.

Antes de tudo é uma indicação provisoria, visto como a escripta, em lançamentos posteriores, reduziu essa quantia a Rs. 5.392:387$818. Depois é necessario não esquecer que na conta transcripta não figura um real, como amortização do material fluctuante, avaliado em 31-12-915 na importancia de Rs. 35.304:160$980 e que na mesma figura a subvenção de Rs. 4.393:782$943.

O lucro verificado foi devido á exploração da linha americana, que lhe forneceu Rs. 7.219:332$762 de receita liquida.

Sem a linha americana e sem a subvenção recebida, o Lloyd não teria produzido renda sufficiente para se manter, apezar das novas condições da cabotagem.

LLOYD BRASILEIRO

(Patrimonio Nacional)

ANNO DE 1916

*Administração Dourado-Midosi — Administração Muller dos Reis-Midosi*

## 109. — *Prosperidade do Lloyd*

Os melhoramentos notados nos serviços de 1915 firmaram-se ainda mais em 1916. A linha americana rendia o sufficiente para cobrir todos os prejuizos das linhas fluviaes e de pequena cabotagem e ainda deixar saldos apreciaveis.

O Lloyd não era mais uma inesgotavel fonte de despezas; já era considerada uma empreza prospera, mesmo por parte daquelles que tinham descrido do seu renascimento.

O Sr. Ministro da Fazenda applaudia os resultados obtidos e dizia officialmente: "O Lloyd, que até pouco tempo era olhado como uma empreza fallida, mostra-se hoje em condições de franca prosperidade". (1)

O proprio Presidente da Republica declarava-se satisfeito com os serviços do Lloyd, que tinha attendido "ás necessidades do commercio, tanto de cabotagem, como das linhas exteriores". (2)

Os Srs. Servulo Dourado e Midosi eram, por isso, saudados, por muitos, como os *reorganizadores* e os *salvadores* da nossa principal empreza de navegação.

## 110. — *Morte de Servulo Dourado*

O Sr. Servulo Dourado, porém, não teve a felicidade de acompanhar, por muito tempo, o Lloyd na sua marcha ascendente, pois que a morte veiu surprehendel-o no meio de sua vida intensa. O seu fallecimento, em 8 de Agosto, provocou demonstrações de profundo pezar e homenagens carinhosas por parte do pessoal do Lloyd e do Governo da Republica. Entre estas homenagens estão as denominações de "Servulo Dourado" dadas ao vapor *Saturno* e á *Praça das Marinhas*, nesta Capital.

---

(1) Relatorio do Ministerio da Fazenda, apresentado em 1916.
(2) "Mensagem" de 3 de Maio de 1917.

A orientação administrativa do fallecido director não teve, porém, solução de continuidade, e isto foi obtido com a nomeação do seu successor, que recebiu, em 1º de Setembro de 1916, no Commandante Antonio Muller dos Reis, chefe do Trafego.

## 111. — *Organisação administrativa*

A organização administrativa era então a que foi exposta pelo Dr. Pandiá Calogeras, quando Ministro da Fazenda, na introducção de seu relatorio de 1916: "A cada ramo preside um director, unico a resolver dentro da esphera de sua competencia. Nos casos que entendem com o conjuncto da actividade da empreza, deliberam em conjuncto os dous directores. No caso de divergencia de opiniões, decide como presidente o Ministro da Fazenda, ultima palavra a ser pronunciada como chefe do Thesouro, a cujo patrimonio está o Lloyd incorporado."

A organização do Lloyd podia ser assim schematizada:

MINISTRO DA FAZENDA

*Directoria*

Contabilidade, Estatistica, Thezouraria, e Inspectoria de linha

| *Director* | *Director* |
|---|---|
| Navegação | Trafego |
| Intendencia | Machinas |
| Almoxarifado | Officinas |
| Serviço medico | Diques |
| Contas do Governo (assignatura) | |
| Navio escola | |

Todos os serviços do Lloyd tiveram notavel desenvolvimento em 1916.

## 112. — *Navegação para o exterior*

As diversas linhas da empreza, exceptuadas as de Corumbá e da Lagôa Mirim, tiveram o seu movimento augmentado.

A linha americana, embora desfalcada de alguns navios fretados, que não puderam ser mantidos no serviço do Lloyd, (1) produziu Rs. 21.543:893$890, ou sejam Rs. 5.491:563$680 mais do que no anno anterior, deixando o lucro consideravel de Rs. 14.396:992$316.

Esta linha, além de deixar esse esplendido resultado, prestou valiosissimo serviço

(1) O Lloyd em 1916 só poude fretar o "Embergen" e o "Wenbergen".

á Amazonia, que se viu privada por motivo da grande guerra dos navios da Booth Line e impossibilitada, portanto, de enviar com facilidade sua borracha para os Estados Unidos.

Os principaes artigos levados do Brasil aos Estados Unidos foram os seguintes:

| *Artigos* | *Pesos* |
|---|---|
| Café | 43.266 toneladas |
| Borracha | 8.995 " |
| Cacáo | 6.075 " |
| Couros | 1.396 " |
| Castanhas | 331 " |
| Fumo | 394 " |
| Xarque | 127 " |
| Madeiras | 127 " |

Comparados estes dados com os relativos á exportação de 1915 vemos que o transporte do café desceu quasi á metade, augmentando porém, o da borracha, do cacáo, do couro e demais artigos indicados.

Instructivo é este quadro:

*Exportação para os Estados Unidos*

| *Artigos* | *Nos navios do Lloyd* | *Export. total* |
|---|---|---|
| | Ton. | Ton. |
| Café | 43.266 | 394.680 |
| Borracha | 8.995 | 18.463 |
| Cacáo | 6.075 | 16.540 |
| Couros | 1.396 | 24.994 |
| Castanhas | 331 | 6.468 |
| Fumo | 394 | 399 |
| Xarque | 33 | 191 |
| Madeiras | 127 | 1.500 |

As linhas para o Prata deram resultados satisfactorios; a de Paysandú teve a receita de 1.095.445$910 e a do Rio da Prata a de 3.540:137$800.

Necessario, porém, é fazer notar a importancia dos serviços prestados pelas referidas linhas aos productores e consumidores nacionaes.

"Esses serviços", escreveram os directores do Lloyd, no seu relatorio de 1916, (1) "quando justamente mais rara se ia tornando a navegação estrangeira nos portos da Republica, foram relevantes, porque na ausencia de navios estrangeiros, recahiu exclusivamente sobre os do Lloyd o transporte do trigo em grão e da farinha de trigo, dalli

(1) Relatorio do Lloyd Brasileiro, anno de 1916, pag. 18 e 19.

para os portos nacionaes, *cobrando-se, apezar disso, o mesmo frete, afim de não sobrecarregar com novos onus, esses artigos de que no paiz se faz tão avultado consumo.*"

Só o transporte do trigo argentino para os nossos portos, monopolizado nas mãos de uma companhia particular, com dividendos a distribuir, teria fornecido, recorrendo aos bolsos dos consumidores, os meios necessarios para pagar todas as dividas do Lloyd.

Isto não deverá ser esquecido, mais tarde, no julgamento dos serviços do Lloyd.

Os principaes artigos exportados para o Prata (Argentina e Uruguay) foram os seguintes:

*Exportação para o Rio da Prata*

| *Artigos* | *Nos navios do Lloyd* | *Export. Total* |
|---|---|---|
| | Ton. | Ton. |
| Matte | 17.319 | 73.154 |
| Assucar | 5.855 | 30.415 |
| Madeiras | 2.184 | 71.000 |
| Café | 1.028 | 17.451 |
| Xarque | 877 | 4.095 |
| Fructas | 745 | 3.000 |
| Couros e pelles | 570 | 1.778 |
| Fumo | 78 | 3.583 |

O xarque e os couros eram, depois, principalmente em Montevidéo, embarcados em navios estrangeiros para os Estados Unidos ou para a Europa.

Fez algumas viagens, em 1916, para o Rio da Prata, o transporte *Sargento Albuquerque,* da Armada Nacional, cedido pelo Ministerio da Marinha ao Lloyd Brasileiro, para facilitar o commercio exterior.

A receita, deduzida das despezas de custeio e de trafego, era entregue á Contadoria da Marinha.

O *Sargento Albuquerque* ficou definitivamente com o Lloyd, dois annos depois, em 1918, em troca do *Palmares,* navio ex-allemão.

## 113. — *Navegação de cabotagem e fluvial*

Nas linhas de cabotagem e nas fluviaes o trafego foi mais intenso do que no anno anterior, mas, apezar disso, continuaram pronunciados *deficits* em algumas linhas, determinadamente nas de Sergipe, Laguna, Lagôa dos Patos, Lagôa Mirim, Porto Esperança e Cuyabá. Como causa desses *deficits* os Directores do Lloyd, no seu relatorio de 1916 indicaram os seguintes: accumulo de serviço nas épocas de safra e quasi paralysação nos mezes intermediarios; conservação dos fretes antigos ou com augmentos insignificantes, e, finalmente, o elevado preço do combustivel e do material indispensavel.

O preço medio de uma tonelada de carvão, que em 1914 era de 30$300, passou em 1916 a 66$660.

Digno de menção, nos transportes de cabotagem, é o transporte dos flagellados do Ceará e R. Grande do Norte. De Janeiro a Abril de 1916, o Lloyd deu passagens a 12.083 flagellados, cujas passagens importaram em 356:678$500.

Já no anno anterior, de Agosto a Dezembro, tinha transportado 19.637 flagellados, aos quaes forneceu passagens no valor de 503:611$800.

Sem os navios do Lloyd, as acabrunhadoras consequencias da secca teriam sido para muitos infelizes, ainda mais tremendas.

## 114. — *Officinas*

A actividade das officinas foi grande e excedeu um pouco á de 1915, embora o numero dos vapores que receberam obras geraes tivesse diminuido.

A importancia total dos trabalhos das officinas foi de Rs. 3.563:621$722, distribuida assim:

| | |
|---|---|
| Navio em obras geraes | 1.904:092$174 |
| Navios em trafego | 661:373$330 |
| Navios encostados | 6:955$520 |
| Rebocadores, lanchas, pontões, etc. | 429:656$105 |
| Pequenas embarcações | 41:021$881 |
| Novas construcções | 26:145$033 |
| Trabalhos diversos | 473:207$010 |
| Trabalhos para fóra | 21:170$669 |
| Total | 3.563:621$722 |

Foram feitas obras geraes nos navios *Almirante Jaceguay, Aymoré, Brasil Cubatão, Florianopolis, Guajará, Ibiapaba, Laguna, Manáos, Murtinho, Pará, Prudente de Moraes, Serrulo Dourado* (ex-*Saturno*), *Sergipe* e *Oyapock* (ex-*Venus*).

As officinas foram dotadas de um importante melhoramento: a usina de oxygenio.

Este melhoramento se impunha devido á grande quantidade de tubos de oxygenio que reclamam os trabalhos das officinas, á incerteza com que era feito o supprimento dos tubos e á despesa de mais de 50:000$000 annuaes na sua acquisição.

Outro melhoramento para as officinas foi a installação de um telephone sem fio, entre as mesmas e o escriptorio central.

A machina para a usina de oxygenio e os apparelhos de telephone sem fio foram adquiridos na America do Norte.

Nos diques foram recebidas 68 embarcações, que produziram a receita de réis 664:958$080, de joia e estadia.

O baixio fronteiro aos diques da Ilha de Mocanguê, baixio que difficultava a entrada dos navios nos mesmos diques, foi devidamente dragado, aproveitando-se o material da dragagem vindo da Baixada Fluminense, cedido ao Lloyd pelo Dr. Tavares de Lyra, então Ministro da Viçaão.

## 115. — *Carvão nacional*

O augmento no preço do carvão e a difficuldade de sua sahida da Inglaterra e dos Estados Unidos fizeram surgir a necessidade de procurar combustiveis, no paiz, que pudessem supprir a falta da hulha estrangeira.

Em 1916 começaram serias experiencias para o emprego, nas fornalhas dos navios mercantes, do carvão nacional e de combustiveis vegetaes, além da lenha.

Os combustiveis vegetaes que começaram a ser queimados foram o côco babassú, abundante no norte, e o nó de pinho, de facil obtenção nos portos do Paraná e Santa Catharina.

Quanto ao carvão nacional datam desse anno as primeiras tentativas serias para o seu emprego nos navios do Lloyd.

A este respeito transcrevemos do relatorio de 1916, apresentado pelos Srs. Directores do Lloyd, Commandante Antonio Muller dos Reis e Castilhos Midosi, as seguintes linhas:

> "E periencias feitas, ha quatro annos, com o carvão nacional das minas do Arroio dos Ratos, em navios do Lloyd Brasileiro, durante a administração Buarque de Macedo que era seu proprietario, deram resultados negativos. Queixavam-se os profissionaes de que o carvão, muito carregado de enxofre e piryte, queimava mal, deixando grande quantidade de cinzas e residuos que, adherindo ás grelhas das fornalhas, interceptavam a ventilação e, por consequencia, não permittiam combustão conveniente. As calorias obtidas, além disso, não correspondiam ás necessidades da pressão necessaria ao accionamento das machinas.
>
> De taes pesquizas, repetidamente feitas com carvão nacional de varias procedencias e com maior ou menor frequencia e interesse, principalmente no decurso do anno passado, mesmo fóra do Lloyd, parecia verificado, e isso mesmo era proclamado pelos competentes, que só dois processos poderiam, com bom exito, ser postos em pratica para o uso vantajoso e progressivo do combustivel nacional: a briquettagem e a pulverização. Attendendo aos desejos do Exmo. Sr. Presidente da Republica de se tentar ainda o uso do combustivel nacional, independentemente daquelles processos, quando já se cogitava de pôr em pratica alguns melhoramentos indicados para o seu aproveitamento naquelle sentido, esta directoria iniciou, em algumas unidades da frota, o emprego do combustivel indigena, presidindo, muitas vezes, essas experiencias e confiando-as sempre aos cuidados de machinistas e foguistas competentes e muito empenhados, em vista de nossas reiteradas recommendações, em ajudar-nos na solução satisfactoria de um problema de tão alta importancia para a economia do paiz. . .
>
> A principio usámos do carvão das minas de Jacuhy, em rebocadores e lanchas, no porto desta capital, e nas Officinas de Mecanque, depois mandámos empregal-o nos vapores que trafegam na Lagoa dos Patos, sem a me-

nor modificação nas grelhas das fornalhas, e os resultados obtidos nessas pesquizas foram bastante animadoras. Fortalecidos por esses resultados, colhidos em experiencias repetidas e que, por isso mesmo, não podiam ser fructo de simples coincidencias favoraveis, ordenámos que o *Laguna*, então em Porto Alegre, tomasse ali carvão das minas de Jacuhy, em quantidade sufficiente á viagem até esta capital, e, durante esse longo percurso de 827 milhas, fizesse exclusivamente uso desse combustivel. Os resultados foram completos; o navio que sahiu do Rio Grande em 18 de março chegou a esta capital, fazendo uma marcha de 6 milhas por hora, tirando-se, deste modo, pela primeira vez, a prova pratica e absoluta da efficiencia do carvão brasiliero, realizada por um navio nacional a maior travessia, até então emprehendida, com combustivel nacional.

Repetida a experiencia com o *Florianopolis* e com o *Ruy Barbosa*, que fizeram travessias superiores a 300 milhas, só com o mesmo carvão, e obtidas outras provas satisfactorias, algumas das quaes V. Ex. presidiu nesta capital, julgou-se esta directoria habilitada a affirmar, sem hesitção, ao Governo da Republica a possibilidade pratica do emprego do carvão de Jacuhy para a movimentação regular da frota do Lloyd Brasileiro."

Apezar de tudo isso, em 1916 o carvão nacional, o côco babassú e os nós de pinho tiveram consumo insignificante.

### 116. — *Prensagem do algodão e entreposto de sal. — Lavanderia*

Cuidando da parte commercial, os directores do Lloyd continuaram a tratar da prensagem do algodão e da creação de um deposito ou entreposto de sal nesta cidade, lembrando-se tambem da installação de uma lavanderia.

Em Junho apresentaram ao Governo sobre a prensagem do algodão circumstanciado memorial, demonstrando as suas vantagens para o commercio e para os transportes maritimos.

Logo depois, o Lloyd, incumbido de apresentar as soluções praticas que o caso exigia, commissionou o Commandante Manoel Pacheco de Carvalho Junior, para ir á America do Norte colher informações e dados sobre os processos lá seguidos na prensagem do referido artigo e sobre o material necessario ás installações que deviam ser montadas nos diversos portos do paiz e enviou ás praças do norte um dos seus funccionarios para verificar qual o estado, a capacidade e o funccionamento das prensas já existentes.

Nada de positivo foi obtido e a questão veiu complicar-se, porque se verificou que a prensagem, embora recommendavel, pelo espaço que economizava nos navios, tinha o inconveniente gravissimo de quebrar as fibras do algodão não beneficiado.

A pensagem só podia ser feita depois do beneficiamento e a questão continuou em estudos.

O projecto da creação, neste porto, de um entreposto de sal não foi abandonado, mas não teve execução.

Para o estabelecimento de uma lavanderia a vapor foi recebida em fins de 1916 uma proposta dos Srs. Richard Wichello & Comp., que foi acceita. A proposta era de 8.500 dollars.

### 117. — *Impressão do Regulamento do Lloyd, do Regimento da Frota, do Roteiro das Linhas e das Instrucções da Contabilidade*

Occupando-se da reorganização dos serviços, os dirigentes do Lloyd, em 1916, organizaram e mandaram imprimir o "Regulamento do Lloyd Brasileiro" o "Regimento Interno da Frota", o "Roteiro das Linhas" e a "Consolidação das instrucções sobre o serviço de Contabilidade".

Com estes trabalhos, por certo, importantes, procuraram coordenar e systematizar os serviços e tornar facil e uniforme a execução dos mesmos.

### 118. — *Ensino profissional. — Albergue nocturno. — Reserva Naval*

Sendo relativamente folgada a situação financeira, o Lloyd poude occupar-se tambem de assumptos de finalidades outras que não as economicas. Além de não abandonar os projectos relativos ao ensino profissional e albergue nocturno, foram prestadas attenções especiaes á creação, com o pessoal de bordo, de uma reserva para a Marinha de Guerra.

O ensino profissional deu um passo com a inauguração, em 15 de Agosto de 1916, da escola *Manoel Buarque*, mas não chegou nesse anno a ser organizado definitivamente.

O albergue nocturno, apezar da cessão, por parte do Governo, do trapiche Medeiros, não poude ser inaugurado em 1915.

A reserva naval foi o resultado da propaganda feita pela Federação Maritima Brasileira e do pedido que ella fez ao Governo da Republica, que, attendendo-a, expediu o decreto n. 12.188, de 6 de Setembro de 1916.

Este decreto, que a regula, denomina de 1ª categoria a reserva fornecida pela marinha mercante, para a distinguir da 2ª, que é fornecida pelas sociedades nauticas filiadas á Federação Brasileira das Sociedades do Remo.

Em 19 de Novembro de 1916, tripulantes do Lloyd em numero de 322, já instruidos militarmente, prestaram compromisso como reservistas e compareceram ás solennidades com que naquelle anno, na presença do Sr. Presidente da Republica e altas autoridades do paiz, se festejou o dia da bandeira.

### 119. — *Viagem do "Jupiter" a Buenos Ayres, levando a embaixada Ruy Barbosa*

O anno de 1916 lembra tambem a commissão desempenhada pelo paquete *Jupiter*, levando a Buenos Ayres o nosso grande RUY BARBOSA, embaixador especial do Brasil nas festas argentinas do centenario de Tucuman.

O genio de Ruy Barbosa fez obra de approximação entre os paizes irmãos Brasil e Argentina e do alto da tribuna da Universidade de Buenos Ayres fez ouvir ao mundo a palavra, sempre serena e generosa, do Brasil nos intrincados e difficeis problemas da politica internacional, então sob as rajadas tremendas do vendaval da guerra.

O Lloyd applaudiu as palavras geniaes e homenageou o grande brasileiro substituindo o nome de *Jupiter* pelo de *Ruy Barbosa*.

120. — *Resultados da exploração dos navios e do exercicio de* 1916

O resultado da exploração dos navios foi o seguinte:

| LINHAS | | Receita | Custeio |
|---|---|---|---|
| Norte | | 8.609:510$460 | 7.524:907$456 |
| Norte-Sul | 4.012:678$648 | | |
| Amarração | 444:533$043 | 4.951:617$155 | 3.678:830$591 |
| Sul | | 2.241:306$650 | 2.221:609$028 |
| Americana | | 20.151:468$980 | 6.972:696$916 |
| "Afretados" | | 1.392:424$910 | 174:204$658 |
| Porto Alegre | | 283:692$350 | 623:991$784 |
| Corumbá | | 527:644$905 | 466:432$837 |
| Sergipe | | 600:975$450 | 1.040:352$190 |
| Laguna | | 362:051$880 | 472:750$632 |
| Lagôa Mirim | | 142:120$760 | 173:470$804 |
| Cuyabá | | 122:204$540 | 224:410$386 |
| Paysandú | | 1.095:445$910 | 629:059$149 |
| Rio da Prata | | 3.540:137$800 | 2.192:593$780 |
| Porto Esperança | | 39:840$380 | 44:469$940 |
| Conservação | | | 902:066$634 |
| Resultado da exploração | | | 16.728:795$345 |
| TOTAL | | 44.060:642$130 | 44.060:642$130 |

Os diversos serviços explorados pelo Lloyd Brasileiro, durante o anno de 1916, deram os seguintes resultados:

RECEITA

| | |
|---|---|
| Receita de vapores | 44.060:642$130 |
| Receta de pequenas embarcações | 936:803$580 |
| Receita das offcinas | 3.720:967$784 |
| Receita dos diques | 676:132$223 |
| Receita dos trapiches | 829:687$157 |
| Differenças de carvão | 693:897$805 |
| Juros, descontos e commissões | 50:392$060 |
| Conducção de malas em New York | 20:830$920 |
| Eventuaes | 147:292$532 |
| Subvenção | 4.480:246$205 |
| Total | 55.616:892$396 |

DESPEZA

| | |
|---|---|
| Custeio de vapores . . . . . | 27.331:840$785 |
| Afretamentos . . . . . | 217:973$450 |
| Serviço de desnfecção . . . . . | 8:025$260 |
| Bonificações . . . . . | 108:058$760 |
| Telegrapho sem fio . . . . . | 1.608:272$423 |
| serviço de estiva . . . . . | 262:060$056 |
| Reparações de vapores . . . . . | 2.526:141$258 |
| Barcas d'agua . . . . . | 13:641$758 |
| Custeio de pequenas embarcações . . . . | 998:133$758 |
| Custeio das officinas . . . . . | 3.618:386$911 |
| Custeio do trapiches . . . . . | 1.025:435$784 |
| Despezas judiciáes . . . . . | 1:159$620 |
| Despezas geraes, inclusive vencimentos do pessoal . . . . . | 1.608:272$423 |
| Descontos em titulos do Governo . . . . | 108:067$200 |
| Administração . . . . . | 55:202$000 |
| Material encostado . . . . . | 823:007$619 |
| Material desarmado . . . . . | 33:232$419 |
| Faltas e avarias . . . . . | 30:539$720 |
| Differenças de cambio . . . . . | 5.414$176 |
| Custeio de Agencias . . . . . | 823:007$619 |
| Alugueis . . . . . | 4:102$969 |
| Seguros diversos . . . . . | 51:597$240 |
| Fundo de seguros em New Jork . . . . . | 13:279$960 |
| Fundo de seguros em Mnotevidéo. . . . . | 1.288$000 |
| Custeo da Inspectoria em New York . . . | 61:675$040 |
| Multas . . . . . | 312$000 |
| Dragagem . . . . . | 37:082$939 |
| *Lucros verificados* . . . . . | 16.376:165$982 |
| Total . . . . . | 55.616:892$396 |

O lucro de Rs. 16.367:165$982 foi posteriormente, pelas rectificações feitas, reduzido a 15.759:301$662.

Esse resultado, que não teria sido possivel sem a linha americana, teria ficado reduzido a quantia ainda inferior a esta, se dos lucros tivessem separado quantias para fundo de depreciação, conservação e seguro do material fluctuante.

A apresentação do resultado referido, sem observações esclarecedoras, deu margem a enthusiasmos excessivos e a esperanças, que depois se dissiparam.

LLOYD BRASILEIRO

(Patrimonio Nacional)

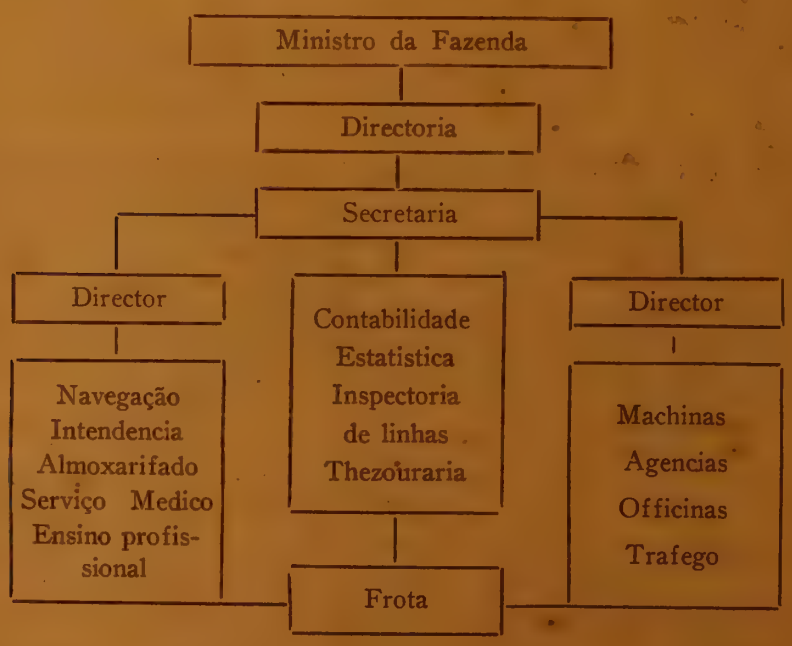
ANNO DE 1917

*Administração Muller dos Reis-Midosi*

121. — *Regulamento do Llyod Brasileiro*

Os directores do Lloyd, continuando no seu programma de melhorar os serviços dessa empreza, mandaram preparar e submetteram á approvação do Sr. Ministro da Fazenda o "Regulamento do Lloyd Brasileiro" e o "Regulamento Interno da Frota", trabalhos estes que foram approvados sem demora e logo postos em execução.

Pelo Regulamento do Lloyd Brasileiro os serviços tinham que obedecer á organização indicada neste schema:



## 122. — *Regimento da Frota*

O *Regimento da Frota* dispunha a respeito do material fluctuante, dos registros e do regimen de bordo, das categorias, nomeações, deveres e punições do pessoal do mar, e vinha acompanhado de quatro annexos, que tratavam das percentagens sobre a receita bruta a serem dadas aos commandantes, immediatos, pilotos e mestres (1) dos uniformes, das regras para os primeiros machinistas, e, finalmente, dos protestos maritimos e outros actos realizaveis a bordo.

## 123. — *Coordenação dos esforços das companhias de navegação — a) Requisição de 4 navios da "Costeira"; b) arrendamento dos navios da "Commercio e Navegação"; c) contracto com a "Costeira"; d) Contrôle da navegação*

A tarefa dos dirigentes do Lloyd não podia, porém, limitar-se a codificações de disposições esparsas, devia estender-se e abranger tambem a solução das questões impostas pela situação excepcional creada pela grande guerra: questões que diziam respeito á economia interna do Lloyd e ao seu futuro, como tambem ao papel que, como valioso instrumento economico nas mãos do Governo, devia representar na acção que se esperava da marinha mercante naquelle momento historico de nossa nacionalidade.

O Brasil ainda não tinha sahido de sua neutralidade no conflicto europeu, o que só se deu em 1 de Junho de 1917, pelo decreto legislativo n. 3.266, e carregados e negros já se apresentavam os seus horizontes maritimos. Além da deficiencia de transportes para o exterior, por causa do retrahimento dos navios das nações em guerra, ainda se apresentava para o Brasil o *perigo imminente* (2) da venda de muitos navios nacionaes, diante dos preços fabulosos a que então subiram as embarcações e surgia a difficuldade inquietadora da importação do carvão de pedra, sem o qual teria cessado o trafego de muitas estradas de ferro e de muitos navios.

Impunham-se, portanto, como medidas inadiaveis, exigidas pela previdencia esclarecida dos nossos estadistas:

— a coordenação dos esforços das companhias nacionaes de navegação, de modo a obter das mesmas o maior rendimento possivel;

— o mais decidido amparo ás emprezas destinadas a explorar as nossas minas de carvão, procurando a solução do problema do combustivel.

A' primeira dessa ordem de medidas obedeceu a requisição de alguns navios da Companhia Nacional de Navegação Costeira e, por fim, o estabelecimento do *contrôle* da navegação nacional, reunindo sob uma unica direcção os vapores do Lloyd, da Costeira e da Commercio.

Na segunda se inspirou a protecção dada á Companhia das Minas de Jacuhy e o contracto celebrado entre o Lloyd e essa companhia carbonifera.

---

(1) Estas percentagens não chegaram a ser pagas.
(2) "Nuno Pinheiro" — Problemas da guerra e da paz, pag. 173.

Vamos tratar, de modo summario, de cada uma dessas providencias.

*a) Requisição de quatro navios da "Costeira".*

A requisição dos navios da Companhia Nacional de Navegação Costeira *Itaberá, Itatinga, Itapuhy* e *Itamaracá*, respectivamente de 2.170, 1.114, 2.172 e 1.800 toneladas brutas de registro, deu-se em 24 de Março, baseando-se essa requisição nas disposições do decreto n. 11.774, de 3 de Novembro de 1915.

*b) Arrendamento dos navios da "Commercio e Navegação"*

Poucos dias depois, o Governo desapropriava os navios, diques e officinas da "Commercio e Navegação" e, apezar das reclamações da interessada, que chegou a dirigir-se aos tribunaes, poude ser celebrado entre o Ministro da Fazenda, promotor do *contrôle*, e a referida companhia, um accôrdo,pel o qual os 18 navios desta seriam arrendados ao Governo que os entregaria ao Lloyd, para os utilizar até 6 mezes depois de concluida a paz.

O accôrdo, datado de 4 de Abril, foi este: (1)

"Saibam quantos esta virem que, no anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo, de mil novecentos e dezesete, aos onze dias do mez de Abril, nesta Cidade do Rio de Janeiro e na Procuradoria Geral da Fazenda Publica do Thesouro Nacional, quando eu Tabellião fui vindo, compareceram como outorgantes a Companhia Commercio e Navegação, representada neste acto pelo seu Director-Presidente Doutor Rodolpho Furtado Lahmeyer, e Director-Thesoureiro Ernesto Pereira Carneiro, e como outorgada a Fazenda Federal da Republica dos Estados Unidos do Brasil, representada pelo Bacharel Didimo Agapito Fernandes da Veiga, Procurador Geral da Fazenda Publica, a outorgante, com séde nesta cidade, á Avenidá Rio Branco numero trinta e sete, e os Directores da mesma e o Procurador da Fazenda Publica, residentes nesta cidade, meus conhecidos e das testemunhas abaixo nomeadas e assignadas, que tambem conheço, do que dou fé, bem como de me haver sido esta escriptura distribuida hoje. E pela outorgante Companhia Commercio e Navegação, na presença das mesmas testemunhas, foi dito que tendo accôrdado com o Governo Federal, arrendou ao mesmo dezoito navios de sua propriedade, e o faz de accôrdo com as clausulas seguintes:

Primeira — A Companhia Commercio e Navegação arrenda ao Governo, para serem incorporados ao Lloyd Brasileiro, dezoito vapores de sua frota, com tonelagem e mais caracteristicos constantes dos respectivos registros. Os vapores são os seguintes: CORCOVADO, tres mil setecentas e vinte toneladas de carga; TIBAGY, tres mil toneladas de carga; TUPY, tres mil to-

(1) Tabel. Belmiro Corrêa de Moraes.

neladas de carga; MUCURY, duas mil duzentas e vinte toneladas de carga; GUAHYBA, duas mil e cem toneladas de carga; TAQUARY, mil novecentas e vinte toneladas de carga; JACUHY, mil novecentos e vinte toneladas de carga; TIJUCA, duas mil duzentas e oitenta toneladas de carga; ARAGUARY, tres mil setecentas e vinte toneladas de carga; JAGUARIBE, duas mil e cem toneladas de carga; MOSSORO', mil e oitocentas toneladas de carga; ARACATY, mil e quinhentas toneladas de carga; PIRANGY, mil e quinhentas toneladas de carga; GURUPY, mil novecentas e oitenta toneladas de carga; ASSU', novecentas toneladas de carga; PIAUHY, seiscentas toneladas de carga; CAPIVARY, seiscentas toneladas de carga, Tonelagem total de carga: trinta e cinco mil setecentos e sessenta.

Segunda — O prazo de arrendamento será, a contar desta data, até seis mezes depois de concluida a guerra, ficando o Governo com o direito de optar por mais seis ou doze mezes, depois de concluido o prazo do presente contracto.

Terceira — O arrendamento será na importancia de quatrocentos e cincoenta contos de réis mensaes, deduzidas, porém, as quotas relativas ás tonelagens que por ventura venham a ser perdidas por naufragio ou outro qualquer accidente.

Quarta — Para o caso de avaria ou perda total, responderá o seguro que o Lloyd Brasileiro se obriga a fazer, na base do valor e condições da tabella abaixo declarada, sendo paga á Companhia Commercio e Navegação a importancia que fôr recebida da Companhia seguradora.

Quinta — O Governo responsabiliza-se pela boa conservação dos vapores arrendados, seus apparelhos e sobresalentes, fazendo os reparos necessarios, e obriga-se a restituil-os, findo o prazo do contracto, nas mesmas condições de navegabilidade em que os recebe.

Sexta — Para julgar do estado em que o Governo recebe os vapores arrendados, a Companhia Commercio e Navegação os sujeitará a uma vistoria radical, com assistencia da autoridade competente deste porto e o representante do Lloyd Brasileiro e o daquella Companhia, lavrando-se de tudo o competente termo, que ficará sendo parte integrante do presente contracto, depois de assignado pelas partes contractantes. Fica entendido que a Commercio e Navegação obriga-se a fazer por sua conta todos os reparos que, para segurança dos vapores, forem exigidos pela commissão de vistoria.

Setima — O Lloyd Brasileiro assegura á Companhia Commercio e Navegação transporte mensal de cinco mil toneladas de sal do Estado do Rio Grande do Norte para os portos do Rio de Janeiro e Santos, pelo frete constante das tabellas em vigor do mesmo Lloyd Brasileiro, e dará, sempre que lhe seja possivel, praça para o transporte de sal deste porto para os de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande, nas condições de frete acima estabelecidas.

Oitava — O pagamento devido á Companhia Commercio e Navegação pelo arrendamento dos vapores, objecto deste contracto, será realizado até o dia quinze de cada mez subsequente ao mez vencido, por intermedio do Banco do Brasil.

Nona — O recebimento dos vapores, com todos os seus apparelhos, petrechos e sobresalentes, será NO PORTO DO RIO DE JANEIRO, DEPOIS DE COMPETENTEMENTE VISTORIADOS, nos termos da clausula sexta.

Paragrapho unico — O GOVERNO PODERÁ, SE LHE CONVIER, CONSIDERAR-SE DE POSSE DOS VAPORES QUE SE ACHAREM EM PORTOS ESTRANGEIROS OU NACIONAES, uma vez que tenham terminado a sua descarga. Neste caso a vistoria será feita quando o navio chegar a este porto, observando-se as regras estabelecidas na clausula sexta, e o seguro de retorno será por conta do LLOYD BRASILEIRO. A Companhia Commercio e Navegação por sua conta e risco segurará os vapores, que por ventura tenham de voltar em sua responsabilidade.

Decima — No caso do LLOYD BRASILEIRO receber algum navio fóra deste porto, o retorno e respectivo custeio e receita do vapor ou vapores ficarão pertencendo ao LLOYD BRASILEIRO.

Decima primeira — A Companhia Commercio e Navegação obriga-se a entregar os navios completamente livres e desembaraçados de qualquer responsabilidade, inclusive as de que tratam os artigos quatrocentos e setenta e quatrocentos e setenta e um do Codigo Commercial, exceptuando-se apenas os juros provenientes das "debentures" já emittidas, pelas quaes é obrigada a Companhia Commercio e Navegação. Em reciprocidade, terminado o prazo do presente contracto, o Governo obriga-se a entregar todo o material á Companhia Commercio e Navegação livre e desembaraçado das responsabilidades acima previstas.

Decima segunda — O LLOYD BRASILEIRO responderá e tomará a seu cargo todas as multas que forem impostas aos vapores por faltas de exacta observancia das leis e regulamentos das Alfandegas, policia dos portos, Saude Publica e Capitania dos Portos, ficando a Companhia Commercio e Navegação exonerada de quaesquer responsabilidades futuras, relativas a essa parte.

Decima terceira — A importancia do arrendamento convencionada na clausula terceira do presente contracto entende-se por todo o material entregue ao Governo para ser incorporado ao Lloyd Brasileiro pela Companhia Commercio e Navegação. No caso de falta de alguma das unidades descriptas na clausula primeira, o pagamento far-se-ha proporcionalmente pela tonelagem que já estiver em poder do Governo.

Decima quarta — Nos casos de avaria grossa, a regulamentação das avarias e repartição das respectivas despezas será promovida pelo Lloyd Bra-

sileiro, que ficará responsavel pela quota que competir ao vapor, nos termos da lei.

Decima quinta — O prazo estipulado na clausula segunda deste contracto é continuo, não podendo nenhuma das partes delle desistir, qualquer que seja o motivo allegado, sob pena de pagar á outra, a titulo de multa, a importancia do arrendamento fixada na clausula terceira por mez que faltar para terminação do presente contracto.

Decima sexta — Para os effeitos do seguro, emquanto durar a guerra, regularão os valores abaixo declarados: CORCOVADO, libras setenta e cinco mil; ARAGUARY, libras setenta e cinco mil; TAQUARY, libras setenta e cinco mil; TIJUCA, libras setenta e cinco mil; JACUHY, libras setenta e cinco mil; TIBAGY, libras sessenta e cinco mil; TUPY, libras sessenta e cinco mil; GUAHYBA, libras sessenta e cinco mil; MUCURY, libras sessenta e cinco mil; GURUPY, libras sessenta e cinco mil; MOSSORO', libras cincoenta e cinco mil; JAGUARIBE, libras cincoenta e cinco mil; ARACATY, libras cincoenta mil; MAROIM, libras vinte mil; ASSU', libras vinte mil; PIAUHY, libras vinte e cinco mil; CAPIVARY, libras vinte e cinco mil. Total: um milhão.

Paragrapho primeiro — A Companhia Commercio e Navegação poderá augmentar os valores declarados para os effeitos do seguro, correndo o excesso do premio por sua conta.

Paragrapho segundo — Finda a guerra os valores declarados para os effeitos do seguro serão reduzidos aos preços normaes, isto é, correntes na occasião.

Decima setima — Todas as questões suscitadas serão resolvidas por dous arbitros nomeados, pelas partes contractantes, as quaes nomearão desde logo um desempatador para o caso de divergencia.

Pelo Doutor Procurador da Fazenda Publica foi dito que, em nome e por parte da Fazenda Nacional, e autorizado pela portaria do Doutor Ministro da Fazenda, que abaixo vai transcripta, acceitava as condições da presente escriptura. Em virtude da guia expedida por mim, foi pago o sello proporcional devido, como se vê do conhecimento do teor seguinte: Numero tres mil trezentos e cincoenta e oito. Armas da Republica. Recebedoria do Districto Federal. Sello em verba. Exercicio de mil novecentos e dezesete. Réis dez contos e oitocentos mil réis. No livro de receita fica debitado ao Thesoureiro pela quantia de dez contos e oitocentos mil réis, recebida da Fazenda Federal da Republica dos Estados Unidos do Brazil, sello sobre cinco mil e quatrocentos contos de réis, valor de uma annuidade do arrendamento a prazo incerto, que lhe fez a Companhia Commercio e Navegação, de dezoito navios da mesma Companhia. Guia do Tabellião do Setimo Officio de Notas, de onze de Abril de mil novecentos e dezesete. O fiel do Thesoureiro, Guedes Junior. O escripturario, Alvaro B. da Costa. A portaria acima referida é do teor seguinte: Ministerio dos Negocios da

Fazenda. Numero. Em onze de Abril de mil novecentos e dezesete. Senhor Procurador Geral da Fazenda Publica. Tendo o Governo chegado a um accôrdo com a Companhia Commercio e Navegação, para arrendamento, por determinado prazo, de parte do material fluctuante da mesma empresa, autorizo-vos a mandar lavrar e assignar por parte do Governo, a respectiva escriptura, de accordo com a minuta junta, por mim rubricada. Calogeras. Cumpra-se. Procuradoria onze de Abril de mil novecentos e dezesete. Didimo. E de como assim o disseram, do que dou fé, me pediram em minhas notas lavrasse a presente escriptura, o que fiz, e lhe sendo lida e ás testemunhas Jeronymo Maximo Nogueira Penido e Guilherme Malaquias dos Santos, entregaram, acceitaram e assignam depois de lhes ser lido e as digo assignaram com as necessarias testemunhas perante mim, José de Azevedo, ajudante, tabellião interino, na fórma da lei, que a escrevi. Rodolpho F. Lahmeyer. E. Pereira Carneiro. Didimo Agapito Fernandes da Veiga. Jeronymo Maximo Nogueira Penido. Guilherme Malaquias dos Santos."

O Snr. Ministro da Fazenda em nota fornecida á imprensa justificou o seu acto nestes termos:

"Desapropriando os vapores da alludida Companhia (a Commercio e Navegação) usou o Governo d'uma prerogativa constitucional. Assignando, em seguida, uma escriptura de arrendamento dos mesmos vapores, deixou bem clara a sua intenção de conciliar os superiores interesses da causa publica com os direitos da mesma Companhia".

Os navios da *Commercio e Navegação* foram entregues ao Lloyd nas datas e portos indicados no seguinte quadro:

## ENTREGA DOS NAVIOS DA COMMERCIO E NAVEGAÇÃO AO LLOYD

| Numero | Nome do vapor | TONELAGEM | | | Valor para o seguro em £ | ENTREGA AO LLOYD | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Carga | Bruta | Liquida | | Data | Porto |
| 1 | Corcovado | 3.720 | 3.046 | 1.916 | 75.000 | 16 de Junho | Havre |
| 2 | Araguary | 3.720 | 3.075 | 1.978 | 75.000 | 8 de Maio | " |
| 3 | Tibagy | 3.000 | 2.242 | 1.552 | 65.000 | 8 de Maio | " |
| 4 | Tupy | 3.000 | 2.822 | 1.786 | 65.000 | 5 de Junho | " |
| 5 | Mucury | 2.220 | 2.217 | 1.402 | 65.000 | 2 de Junho | " |
| 6 | Guahyba | 2.100 | 1.891 | 1.119 | 65.000 | 8 de Maio | " |
| 7 | Jaguaribe | 2.100 | 2.168 | 1.356 | 55.000 | 19 de Julho | Marselha |
| 8 | Gurupy | 1.980 | 1.934 | 1.221 | 65.000 | 30 de Junho | Havre |
| 9 | Taquary | 1.920 | 1.943 | 1.173 | 75.000 | 8 de Maio | " |
| 10 | Jacuhy | 1.920 | 1.951 | 1.182 | 75.000 | 2 de Julho | " |
| 11 | Mossoró | 1.800 | 1.865 | 1.220 | 55.000 | 16 de Maio | " |
| 12 | Aracaty | 1.500 | 1.525 | 996 | 50.000 | 16 de Junho | " |
| 13 | Parangy | 1.500 | 1.540 | 950 | 50.000 | 6 de Julho | Marselha |
| 14 | Maroim | 900 | 1.189 | 925 | 20.000 | 12 de Maio | Rio de Janeiro |
| 15 | Assú | 900 | 1.185 | 925 | 20.000 | 11 de Abril | Porto Alegre |
| 16 | Pianhy | 600 | 1.022 | 644 | 25.000 | 22 de Abril | Macáo |
| 17 | Capibary | 600 | 2.304 | | 25.000 | 18 de Abril | " |
| 18 | Tijuca (1) | — | — | — | | | |
| | TOTAES | 33.480 | 32.512 | 20.345 | | | |

(1) Foi torpedeado ainda em poder da "Commercio".

*c) Contracto com a "Costeira"*

Os navios da C. N. N. Costeira passaram ao Lloyd, em Maio, de accôrdo com o seguinte contracto: (1)

— I —

O serviço geral de navegação no Brasil, quer na parte interestadoal, quer na transoceanica, fica a cargo do LLOYD BRASILEIRO, sob a direcção do Governo da União.

— II —

O serviço geral das linhas será feito de accôrdo com as necessidades do trafego, respeitadas, porém, as linhas regulares constantes do projecto annexo.

— III —

Em cada porto só haverá um unico representante, que será o do Lloyd Brasileiro.

— IV —

Será aproveitado o armazem no Rio de Janeiro, no Caes do Porto.

— V —

O serviço de annuncios para o trafego maritimo será um unico.

— VI —

Os fretes em geral serão taxados pelo Lloyd Brasileiro, de accôrdo com o Governo, tomando-se por base os fretes actuaes da COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. No caso, porém, de exceder de Réis 100$000 (CEM MIL RÉIS) por tonelada o preço do carvão, o Governo permittirá um augmento proporcional n'aquelles fretes. Esses augmentos deverão ser feitos de modo a gravar em menor proporção os generos de primeira necessidade.

— VII —

O LLOYD BRASILEIRO aproveitará os recursos de que dispuzer a COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA nos seus Almoxarifados e outras dependencias, para supprimento dos navios em geral, e ás secções do LLOYD BRASILEIRO, quando lhe convier.

— VIII —

Os reparos e obras dos vapores da COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA correrão por conta e responsabilidade dos seguradores, sempre que se tratar de accidentes por fortuna do mar; e os que se derem em virtude de impericia do pessoal de bordo correrão por conta do LLOYD BRASILEIRO, ao qual ficam obrigados o Commandante e demais tripulantes.

(1) "Diario Official" de 15 de Junho de 1917.

— IX —

Os reparos devidos ao uso e á conservação dos navios da COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA serão feitos pela mesma Companhia e pagos pelo LLOYD BRASILEIRO.

— X —

O LLOYD BRASILEIRO poderá utilizar-se, como for combinado entre as duas partes, para o seu serviço, do material fluctuante e outros, pertencentes á COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA, existentes no Rio de Janeiro e demais portos do Brasil.

— XI —

O Governo auxiliará, como já foi anteriormente combinado, a construcção da carreira da COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA, na ilha do Vianna, no sentido de desenvolver a industria de construcção naval no Brasil.

— XII —

O armazem actualmente cedido pelo Ministerio da Guerra á COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA, na Doca da Alfandega d'esta Capital, será entregue ao LLOYD BRASILEIRO para o serviço do entreposto do sal.

— XIII —

A COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA subrogará ao LLOYD BRASILEIRO, durante o prazo d'este ajuste, o direito que tem a toda a subvenção concedida pelo Governo da União, nos termos do decreto n. 11.774 de 3 de Novembro de 1915. A subrogação deverá ser feita em fórma legal.

— XIV —

A indemnização que compete á COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA será de 85 o|o da renda liquida de cada vapor por viagem. Estende-se essa renda liquida á que fôr apurada depois de pagas todas as despezas de custeio, inclusive as referidas na clausula IX, bem assim as do seguro.

No computo da receita se deverá incluir a subvenção a que se refere a clausula XIII.

— XV —

O pagamento a que se refere a clausula anterior será effectuado pelo LLOYD BRASILEIRO e como fôr combinado entre as duas partes, não podendo o prazo para o pagamento exceder de tres mezes.

— XVI —

As linhas de navegação da COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA ficam alteradas, de accôrdo com o Decreto n. 12.470, do Ministerio da Viação e Obras Publicas.

— XVII —

O LLOYD BRASILEIRO e a COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA providenciarão para o desenvolvimento da industria do ferro no paiz.

— XVIII —

Nos serviços que comprehendem os navios da COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA entrará para a Administração do LLOYD BRASILEIRO o Sr. Antonio Lage ou Jorge Lage, sem onus para o LLOYD BRASILEIRO, e na vigencia do presente ajuste.

— XIX —

Para rescindir o presente contracto o Governo dará aviso com antecedencia de 30 dias.

Por força desse contracto foram incorporados á frota do Lloyd os vapores:

| *Nomes* | *Tonelagem* |
|---|---|
| "ITASSUCE" | 2.123 |
| "ITAPURA" | 2.119 |
| "ITAQUERA" | 2.209 |
| "ITAGIBA" | 2.169 |
| "ITAJUBÁ" | 1.817 |
| "ITAPUCA" | 1.849 |
| "ITAPEMA" | 1.843 |
| "ITAUBA" | 1.851 |
| "ITAPACY" | 914 |
| "ITAPERUNA" | 909 |
| "ITAITUBA" | 913 |
| "ITAIPAVA" | 904 |
| "ITAPOAN" | 752 |
| "ITAQUI" | 754 |
| "ITATIBA" | 812 |
| "ITANEMA" | 813 |
| "ITACOLOMY" | 738 |
| "ITAJURU"" | 200 |
| | 23.689 |

A Costeira pelo decreto n. 12.470 de 16 de Maio de 1917 teve sua obrigação de realizar as viagens constantes de seu contracto de 30 de Novembro de 1915, emquanto os seus navios estivessem com o Lloyd.

*d) Controle da navegação*

Estava assim estabelecido o *controle* da navegação, como o tinha concebido então Ministro da Fazenda, Dr. Pandiá Calogeras.

Em 28 de Maio, o Lloyd enviava ao referido Ministro os acertos assignados e o projecto da reorganização das linhas regulares de passageiros.

124. — *Creação das sub-directorias do Expediente, do Trafego e da Contabilidade*

A incumbencia dada ao Lloyd de dirigir o *controle da navegação* não podia deixar de ter repercussão nos seus serviços internos, augmentando-os, d'ahi a necessidade de ampliar as attribuições da Secretaria, do Trafego e das Officinas.

Foram, por isso, transformadas em sub-directorias aquellas secções, confiando entregues á capacidade dos respectivos chefes, os Srs. Carlos Augusto Marques da Silva, Gastão Olavo de Almeida e Dr. Honorio de Assis Fonseca.

Isto se realizou em 23 de Maio.

125. — *Problema do combustivel. — O Lloyd e a Jacuhy*

A contribuição do Lloyd á solução do problema do combustivel nacional não foi pequena.

Despendiosas experiencias foram feitas no *Mercedes*, fundeado neste porto, e no *Almirante Jaceguay*, em trafego na Lagôa dos Patos, para se conhecer o valor do carvão dos Estados de Santa Catharina e Rio Grande.

As fornalhas do *Mercedes* soffreram serias modificações, afim de que pudessem queimar carvão nacional, pelo processo do engenheiro José Witzler, porém, sem resultado. Mais animadores foram os resultados obtidos nas experiencias do *Almirante Jaceguay*. Verificou-se que si o carvão nacional não podia substituir sempre o carvão inglez ou o americano, podia ser utilizado de mistura com estes, reduzindo assim a importação dos mesmos e a despeza correspondente.

Não é sem interesse o quadro abaixo, que mostra como, devido á diminuição da importação do carvão extrangeiro, augmentava a necessidade do carvão nacional.

IMPORTAÇÃO DE CARVÃO NO BRASIL

| *Annos* | *Americano* | *Inglez* |
|---|---|---|
| 1913 . . . . . | Ton. 274.760 | Ton. 1.927.487 |
| 1915 . . . . . | 630.714 | 525.456 |
| 1916 . . . . . | 814.213 | 209.812 |
| 1917 . . . . . | 642.428 | 172.868 |
| 1918 . . . . . | 480.382 | 152.267 |

O contracto entre o Lloyd e a *Companhia Minas de Carvão Jacuhy*, celebrado em 30 de Maio, (1) visava assegurar um abastecimento regular de carvão Rio-Grandense ao Lloyd, a preço modico, e ao mesmo tempo permittir a essa companhia uma exploração intensiva de suas minas, situadas á margem do rio Jacuhy, a 53 km. do porto de Xarqueada, porto este que se acha no citado rio, a uns 60 km. oeste da cidade de Porto Alegre

O Lloyd faria um adiantamento, sem juros, de 1.500:000$000; e em troca dessa operação receberia, sob forma de venda mercantil, dois terços da producção da Jacuhy, até completa liquidação de seu credito.

O preço seria ajustado cada trimestre amigavelmente, não podendo exceder de 35$000 por tonelada ,posto o carvão em Porto Alegre, ou de 32000, posto nos portos de Xarqueada e S. Jeronymo, no Rio Jacuhy, depois de construidos.

O adiantamento seria amortisado com os 30 °|° do preço de cada fornecimento de carvão.

A execução do contracto, porém, nunca foi regular, infelizmente.

No anno seguinte a Jacuhy obteve (2) modificações no contracto pelas quaes não era mais obrigada a destinar ao Lloyd dois terços de sua producção, o que nunca, aliás, foi observado, ficando estabelecido que o preço seria o do mercado, deduzido de uma pequena porcentagem, e, ainda, de 10$000 por tonelada, como amortisação da sua divida.

A companhia, porém, teve que luctar contra serias difficuldades financeiras e as suas relações com o Lloyd Brasileiro nunca poderam realisar-se como tinha sido previsto nos contractos.

O credito do Lloyd ainda é de Rs. 1.410:940$640.

O governo não achando sufficiente este auxilio á Jacuhy resolveu soccorrel-a ainda de outro modo e a soccorreu tornando-se seu accionista.

Para tal fim ordenou ao Lloyd que entregasse á referida companhia diversas embarcações, avaliadas em 1.480:000$000, e mais 20:000$000 em dinheiro.

Pela importancia total de 1.500:000$000 o Thesouro Nacional recebeu 7.500 acções, do valor de 200$000 cada uma, acções que conservou até 29 de Dezembro de 1919, data em que se desligou da Jacuhy.

Nessa occasião o Lloyd recebeu, devolvidas, as embarcações; não recebeu, porém, os 20:000$000.

Até 1920 as minas da Jacuhy produziram apenas 70.064 toneladas de carvão, na importancia total de 3.360:000$000.

---

(1) Tabellião Noemio Xavier da Silveira.
(2) Tabellião Belisario Tavora — Escriptura de 4-11-918.

126. — *Mensagem sobre o segundo torpedeamento de navios brasileiros. — Cessação da neutralidade brasileira. — Utilização dos navios apprehendidos*

Em 25 de Maio chegou no Rio a noticia do torpedeamento do segundo navio brasileiro, victima dos submarinos allemães.

A opinião publica reclamava uma acção energica por parte dos poderes publicos e o governo, animado pelo mesmo ardor patriotico do povo, enviou ao Parlamento a seguinte

MENSAGEM

"Senhores Membros do Congresso Nacional.

Submetto hoje ao vosso conhecimento, em copias authenticadas, as informações que recebi da Legação Brasileira em Paris relativas ao torpedeamento de mais um navio da frota mercante do Brasil, por um submarino das forças navaes allemãs.

E' conhecida de toda a Nação a attitude que o governo assumiu quando a Allemanha communicou a todos os povos neutros o estabelecimento de um bloqueio por submarinos, da costa occidental da Europa e de parte da meridional, restringindo assim a liberdade dos mares e estendendo indistinctamente ao mundo extranho o conflicto os mais violentos processos de guerra.

O Governo Brasileiro formulou então o seu protesto, e, torpedeado o *Paraná* rompeu as relações diplomaticas e commerciaes com a Allemanha.

Agora, o torpedeamento do segundo navio, em circumstancias graves, sem aviso prévio, e a ameaça com o exterior, obrigam o Governo a pôr em pratica medidas de defesa que o alto conselho do Congresso Nacional poderá inspirar.

Não deseja o Governo, trazendo o assumpto á vossa consideração, como é de seu dever, eximir-se, comtudo, da responsabilidade que lhe cabe, e de dar com franqueza a sua opinião. Parece-lhe que é urgente a utilisação dos navios mercantes allemães ancorados nos portos do Brasil, excluida, entretanto, a idéa de confisco, que repugna ao espirito da nossa legislação e ao sentimento geral do paiz.

A utilização acharia fundamento nos principios da Convenção assignada em Haya, em 18 de Outubro de 1907, e seria sem compensação, até que possamos verificar si se trata de bens de propriedade particular que, mesmo em caso de guerra, devem ser respeitados, e o Brasil o fará, ou se pertencem a emprezas que tenham quaesquer laços de dependencia com os poderes officiaes.

De um modo ou de outro, o que parece inadiavel ao Governo é que sejam tomadas as medidas impostas a um tempo pelo interesse publico e pelo decoro da Nação.

Rio de Janeiro, 26 de Maio de 1917 — Wenceslão Braz P. Gomes".

Esta mensagem teve como consequencia a expedição do decreto legislativo numero 3.266, e a do decreto executivo n. 12.501, de 1 e 2 de Junho respectivamente. A sua transcripção esclarecerá devidamente a questão, que depois veiu a chamar se dos "ex-allemães".

(1) Tab. Tavora — Escriptura de 4 de Novembro de 1916

## DECRETO N. 3.266 — DE 1 DE JUNHO DE 1917

Declara sem effeito o Decreto n. 12.458, de 25 de Abril de 1917, que estabelece a neutralidade do Brasil na guerra dos Estados Unidos com o imperio Allemão, e dá outras providencias.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a resolução seguinte:

Art. 1.° Fica sem effeito o Decreto n. 12.458 de 25 de Abril do corrente anno, que estabelece a neutralidade do Brasil na guerra dos Estados Unidos com o Imperio Allemão.

Paragrapho unico. Para execução deste artigo, o Presidente da Republica fica autorizado a tomar todas as medidas necessarias, praticando os actos decorrentes da cessação da referida neutralidade.

Art. 2.° E' autorizado o Poder Executivo a:

1.° Utilizar os navios mercantes allemães ancorados nos portos do Brasil, para o que poderá praticar os actos que forem necessarios, nos termos da Mensagem de 26 de Maio do corrente anno;

2.° Tomar medidas de defesa da nossa navegação no exterior, podendo combinar com as nações amigas, providencias que assegurem a liberdade de commercio de importação e exportação, e a revogar, para esse fim, os decretos de neutralidade quando o julgar conveniente.

Art. 3.° E' o Poder Executivo autorizado a abrir os creditos que forem necessarios para a execução da presente lei.

Art. 4.°. Revogam-se as disposições em contrario.

## DECRETO N. 12.501 — DE 2 DE JUNHO DE 1917

Manda utilizar todos os navios mercantes allemães ancorados nos portos do Brasil.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Usando da autorização que lhe concede o n. 1 do art. 2°, do Decreto Legislativo n. 3.266, de 1° de Junho do corrente anno,

Decreta:

Art. 1.° O Governo do Brasil requisita todos os navios mercantes allemães ancorados nos portos da Republica, afim de utilizal-os como o aconselharem as conveniencias e necessidades da navegação e do commercio.

Art. 2.º Uma vez occupados, nos termos do decreto legislativo acima mencionado, esses navios serão considerados brasileiros para o effeito de poderem arvorar desde logo o pavilhão nacional".

Art. 3.º O Governo providenciará para que no mais breve prazo possivel, essas embarcações sejam postas em condições de navegar e no serviço de transportes, de accordo com o artigo 1º.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrario.

Os navios mercantes allemães requisitados receberam novos nomes e foram incorporados ao Lloyd Brasileiro, que tratou de os concertar sem perda de tempo, reparando as avarias que lhe causaram, propositalmente, como é notorio, as suas tripulações, antes de os abandonarem.

Os navios requisitados foram os seguintes:

| Nome actual | Nome antigo | TONELAGEM | | Porto em que foram utilisados |
|---|---|---|---|---|
| | | Bruta | Liquida | |
| Acary | Ebernburg | 4.275 | 2.732 | Rio de Janeiro |
| Alfenas | S. Nicolas | 4.739 | 3.041 | Pernambuco |
| Alegrete | Salamanca | 5:970 | 3.812 | Parahyba |
| Aracajú | Persia | 3.569 | 2.182 | " |
| Atalaia | C. Woermann | 5.555 | 3.490 | Rio de Janeiro |
| Avaré | Sierra Salvada | 8.227 | 4.952 | " |
| Ayuruoca | Roland | 6.872 | 4.245 | " |
| Bagé | Sierra Nevada | 8.235 | 4.969 | Pernambuco |
| Baependy | Tijuca | 4.801 | 3.066 | " |
| Barbacena | Gundrun | 4.272 | 4.419 | " |
| Benevente | Rio Grande | 4.556 | 2.879 | Pará |
| Cabedello | Prussia | 3.557 | 2.180 | Santos |
| Camamú | Steiermak | 4.570 | 2.845 | Bahia |
| Campos | Assuncion | 4.663 | 3.018 | Pará |
| Caxambú | Minneburg | 4.748 | 2.999 | Parahyba |
| Caxias | Bahia Laura | 9.791 | 6.172 | Pernambuco |
| Curityba | Walbourg | 3.081 | 2.898 | " |
| Curvello | G. Woermann | 6.456 | 3.967 | Rio de Janeiro |
| Cuyabá | Hoenstauffen | 4.489 | 4.086 | " |
| Guaratuba | Corrientes | 3.726 | 3.042 | Pernambuco |
| Iguassú | Santa Rosa | 3.797 | 2.355 | Rio Grande |
| Ingá | Etruria | 4.437 | 2.855 | Rio de Janeiro |
| Itú | Cap. Roca | 5.786 | 3.690 | " |
| Jaboatão | Arnold Amsink | 4.526 | 2.896 | " |
| Joazeiro | Santa Lucia | 4.238 | 2.701 | Bahia |
| Lages | Rauenfles | 5.472 | 3.523 | " |
| Leopodina | Blucher | 12.350 | 7.592 | Pernambuco |
| Macapá | Fred. Woermann | 2.523 | 1.569 | Bahia |
| Macáu | Palátia | 3.557 | 2.181 | Santos |
| Maceió | Santanna | 3.739 | 2.310 | Paranaguá |
| Maranguape | Gunther | 3.037 | 1.913 | Santos |
| Mearim | G. Henriette | 2.066 | 1.921 | Rio de Janeiro |
| Palmares | Valesia | 5.227 | 3.208 | Santos |
| Pelotas | Pontos | 5.703 | 3.666 | Santa Catharina |
| Poconé | Coburg | 6.750 | 4.202 | Rio de Janeiro |
| Sabará | Monte Penedo | 3.693 | 2.312 | Rio Grande |
| Santarém | Eisenach | 6.757 | 5.020 | Pernambuco |
| Santos | Santos | 4.855 | 3.114 | " |
| Sobral | Cap. Vilano | 9.467 | 5.609 | " |
| Tabatinga | Stad Schleswig | 1.103 | 677 | Maranhão |
| Taubaté | Franken | 5.099 | 3.228 | Rio de Janeiro |
| Therezina | Siegmund | 3.034 | 1.913 | Santos |
| Uberaba | Henry Woermann | 6.062 | 3.621 | Pernambuco |

Os concertos nesses navios, em 1917, importaram em Rs. 2.522:075$000, e vieram honrar as officinas do Lloyd, que se mostraram apparelhadas e capazes de effectuar serviços ,antes julgados inexequiveis no Brasil.

Com os navios ex-allemães, porém, o Lloyd não fez apenas essa despeza. Teve que alimentar as guarnições allemãs desembarcadas e pagar as brasileiras que as foram substituir; teve que supprir aos navios muitos artigos de convez, machinas e camara, em logar dos inutilizados ou subtrahidos pelas antigas tripulações; teve que fornecer a bordo agua e carvão e effectuar outras despezas consideraveis.

Incluindo a quantia relativa aos concertos, acima indicada, a despeza total subiu a Rs. 8.313:372$952.

De bordo dos navios foi retirado carvão no valor de Rs. 466:074$178 e outros artigos no de 139:706$891.

Os ex-allemães eram entregues ao trafego á medida que se achavam em condições de perfeita navegabilidade.

Quando os navios ex-allemães começaram a trafegar, o director da Saude Publica pediu ao Ministro do Interior instrucções a respeito do regimen sanitario que lhes devia ser applicado.

O Lloyd, em informação prestada ao Ministro da Fazenda, se manifestou pela applicação a esses navios do serviço medico-sanitario, approvado pelo Aviso de 16 de Junho de 1906, serviço que lhe parecia bem organizado e efficiente.

A informação, entre outras cousas, dizia:

> "O serviço medico-sanitario do Lloyd tem tido o mais cabal desempenho e o Lloyd tem documentos publicos que delle dão o melhor testemunho, como sendo um poderoso auxiliar da Directoria Geral da Saude Publica. Entre esses documentos ha os firmados pelos Drs. Figueiredo de Vasconcellos, Pacheco Leão, Carlos Seidl e pelo sabio Oswaldo Cruz. São muitas essas autorizadas opiniões em affirmar que o serviço medico do Lloyd não deve ser alterado, porque é bem organizado, profícuo e modelar. Substituil-o seria retroceder vergonhosamente e um desserviço prestado ao paiz — disse o eminente Dr. Oswaldo Cruz."

## 127. — *Linha para o exterior. — Addicionaes*

O Lloyd cuidou tambem da linha americana, destacando dois navios cargueiros para realizar viagens regulares entre Manáos e New York. O *Guayaquil* foi o iniciador do novo serviço, sem o qual o Estado do Amazonas teria tido avultados prejuizos.

A linha para os portos platinos foi melhorada e foram tentadas novas communicações para portos deste continente, enviando, a titulo de experiencia, ao Chile o paquete *Cuyabá*. Neste navio seguiu viagem, representando o Brasil, o Sr. Dr. Lauro Müller, ex-ministro das Relações Exteriores, para retribuir officialmente a visita da commissão chilena, que aqui anteriormente viera saudar o nosso paiz.

A viagem ao Chile, ao que parece, não deu o resultado, que se esperava, e a linha projectada para aquella republica sul-americana não foi estabelecida.

A carreira para a Europa mereceu providencias especiaes, dictadas pela prudencia do delicado momento.

Com o desenvolvimento do trafego para o exterior em zonas perigosas pela acção desapiedada e terrivel dos submarinos allemães e das minas explosivas, desgarradas pelas correntezas maritimas ou espalhadas pelos mares propositalmente para fins bellicos, as guarnições não podiam ficar com as soldadas dos bons tempos de paz.

O Lloyd, por isso, além das soldadas, pagava-lhes os seguintes addicionaes (1)

*Zona costeira:*

| | |
|---|---|
| Commandantes e officiaes | 5 o\|o |
| Demais tripulantes | 10 o\|o |

*Zona exterior:*

| | |
|---|---|
| Commandantes | 5 o\|o |
| Officiaes | 10 o\|o |
| Demais tripulantes | 20 o\|o |

*Zona de guerra:*

| | |
|---|---|
| Commandantes | 30 o\|o |
| Officiaes | 40 o\|o |
| Demais tripulantes | 50 o\|o |

128. — *Situação financeira*

Os resultados financeiros não deixavam de ser bons, tanto assim que em principios de Junho de 1917 o Lloyd tinha em deposito nos bancos um saldo de Rs. 5.400:000$000 e era credor do Governo Federal da quantia de Rs. 8.750:000$000, pelas subvenções de 1916 e 1917 não recebidas, pelo carvão fornecido ao Ministerio da Marinha e pelas facturas dos transportes effectuados por conta do Ministerio da Guerra; mas apezar disso teve que se dirigir ao Sr. Ministro da Fazenda, pedindo-lhe a abertura, no Banco do Brasil, de uma conta corrente até Rs. 8.000:000$000.

A explicação desse facto, apparentemente anormal, estava na contingencia em que se achava o Lloyd de ter que desembolçar, dentro de pequeno prazo, elevadas quantias, em consequencia de actos e ordens do proprio Governo Federal devedor.

---

(1) Circular n. 64, de 30-4-917.

De facto, naquella occasião o Lloyd tinha que saldar estes compromissos urgentes:

| | |
|---|---|
| Seguro dos vapores da Companhia Commercio e Navegação a sahir do Havre (Junho de 1917) . . . . . | 2.000:000$000 |
| Conservação e reparação dos navios allemães e alimentação de suas tripulações . . . . . | 4.000:000$000 |
| Carvão para o Lloyd e para o Ministerio da Marinha . . . . . | 7.000:000$000 |
| Quantia a entregar á Companhia Jacuhy . . . . . | 1.500:000$000 |
| | 14.500:000$000 |

A conta corrente não foi aberta, mas posteriormente o Lloyd recebeu, como adiantamento para as despezas a fazer com os ex-allemães, Rs. 5.000:000$000.

No fim do primeiro semestre de 1917, encontramos, pois, o Lloyd atarefado com os concertos dos navios allemães requisitados e incorporados á sua frota e com o trabalho immenso da direcção das linhas costeiras e internacionaes trafegadas pelos navios das tres principaes companhias brasileiras de navegação, o Lloyd Brasileiro, a Costeira e a Commercio.

## ADMINISTRAÇÃO OZORIO DE ALMEIDA

### 129. — *Posse*

No começo de Julho de 1917, o Dr. João Pandiá Calogeras, Ministro da Fazenda, diante do augmento enorme dos serviços do Lloyd, consequencia natural da utilização dos ex-allemães e do contrôle da navegação, resolveu, para simplificar o mechanismo administrativo e garantir soluções rapidas a todos os assumptos submettidos á solução da directoria, augmentar o numero dos directores dessa empreza e escolher, para occupar o logar de director-presidente, o Dr. Gabriel Ozorio de Almeida, um dos brilhantes expoentes da engenharia nacional e administrador de renome.

A posse do Dr. Ozorio de Almeida se realizou em 10 de Julho desse anno.

### 130. — *Ensino profissional*

Um dos primeiros assumptos que lhe coube resolver foi o do *ensino profissional*. O item 37 do art. 88 da lei n. 3.232, de 5 de Janeiro de 1917, dispunha:

> "37 — Subvenção ao Lloyd Brasileiro, sendo o Governo autorizado a despender até 1.000:000$000, ouro, com a renovação do material e o restante para attender á possivel depressão da receita e podendo gastar com o custeio dos serviços do mesmo Lloyd, a renda por este arrecadada, abrindo-se, para esse fim, os necessarios creditos, imputando-se a essa autorização a despeza a fazer-se com o ensino profissional correspondente ás necessidades da Marinha Mercante, dado nas officinas d'aquella empreza — 2.000:000$000".

Esta disposição não era bem clara e não destinava ao custeio do ensino profissional quantia determinada.

Como construir sobre base tão fragil?

Foi por isso que, remettendo ao Sr. Ministro da Fazenda o trabalho "ORGANIZAÇÃO COMPLETA DA SECÇÃO DO ENSINO PROFISSIONAL E ESCOLAS DO LLOYD BRASILEIRO" redigido pelo Commandante Durão Coelho, manifestou-se, sem reserva, pela adopção do projecto apresentado, mas sem deixar de pedir a attenção mi-

nisterial para o lado financeiro do emprehendimento, que pelas suas finalidades não podia ser custeado apenas com a receita do Lloyd-Brasileiro.

O Dr. Ozorio de Almeida achava que o ensino profissional era "o meio mais prompto e efficaz de nacionalizar, como convém ao paiz, as equipagens de nossa frota de commercio — uma necessidade que estava sendo preterida — uma lacuna prejudicial"; mas, como bom administrador, mostrou logo que o novo instituto não podia ser mantido sem a despeza annual de 450:000$000, pelo menos.

Diante desse onus, evidentemente excessivo para o Lloyd, alvitrou ao Governo que, aproveitando um projecto de lei existente então no Congresso Nacional, fosse legalizada, de modo definitivo, a nova instituição, cujos cursos officializados poderiam ficar a cargo do Lloyd, sob a fiscalização, porém, da União, fornecedora dos recursos necessarios ao seu custeio.

O trabalho do Commandante Durão Coelho foi approvado pelo Sr. Ministro da Fazenda em 9 de Agosto, mas sómente em 23 de Outubro o ensino profissional ficou definitivamente organizado.

O ensino devia ser ministrado de accordo com o regulamento respectivo e os tres regimentos internos:

— Regimento interno do grupo escolar "RAMOS DE AZEVEDO".

— Regimento interno das escolas "MANOEL BUARQUE" e "COMMANDANTE MIDOSI".

— Regimento interno do navio-escola "WENCESLAO BRAZ".

O grupo escolar "RAMOS DE AZEVEDO" comprehendia um curso primario de 4 annos com programma identico ao das escolas do Districto Federal e mais a pratica profissional correspondente a aprendiz-marinheiro, taifeiro e foguista.

Os alumnos approvados no exame final desse grupo passavam para a Escola "MANOEL BUARQUE", onde podiam, depois de 3 annos de estudos, obter o diploma de mechanico, electricista, caldeireiro de ferro, caldeireiro de cobre, ferreiro, fundidor, modelador, carpinteiro, calafate ou pintor, e ser promovidos para a Escola "COMMANDANTE MIDOSI", que preparava, em 2 annos, aprendizes-machinistas.

O navio escola destinava-se ao preparo, num anno de ensino, de praticantes de piloto.

Os candidatos a esta escola, brasileiros natos, deviam apresentar o diploma da Escola "COMMANDANTE MIDOSI" ou prestar exame de admissão.

Em 1917 installou-se o grupo escolar RAMOS DE AZEVEDO sob a direcção do Sr. Arnaldo de Oliveira Barreto, conhecido educador paulista, e começaram a funccionar as aulas da MANOEL BUARQUE, dirigida pelo Dr. Fernando Lisboa Coutinho.

Nesse anno frequentaram a RAMOS DE AZEVEDO 302 alumnos.

Com o ensino profissional o Lloyd gastou, até 31 de Dezembro de 1917, a importancia de Rs. 1.138:763$623, assim discriminada:

| | |
|---|---|
| Construcção e trabalhos de adaptação de edificios ..... | 925:027$778 |
| Custeio de ensino ..... | 213:735$845 |
| Rs..... | 1.138:763$623 |

Iniciado sob a direcção do Commandante Durão Coelho, o ensino profissional passou, em 1º de Novembro de 1917, a ser dirigido pelo Dr. Alvaro Ozorio de Almeida, illustre professor da Faculdade de Medicina.

O director do ensino profissional era tambem o superintendente da instrucção militar, posteriormente subordinada á Inspectoria de Navegação.

131. — *Annullação do controle da navegação*

Mais importante do que a questão do ensino, para os objectivos ultimos do Lloyd, apresentou-se logo a questão do "contrôle" da navegação.

O Dr. Ozorio de Almeida era-lhe contrario e é digno de nota a sinceridade e a independencia com que tratou da questão junto ao proprio Ministro idealizador e organizador do "contrôle".

Aproveitando o ensejo de informar dois officios da Companhia Costeira, datados de 13 e 23 de Junho de 1917, officios em que essa companhia pedia a restituição do seu material fluctuante, o Dr. Ozorio de Almeida escreveu:

"Excedendo das attribuições do presidente do Lloyd Brasileiro a resolução das questões suscitadas em ambos esses officios (os officios da Costeira) submetto-as ao e ame e decisão de V. Ex., cumprido-me, apenas, dizer que estou convencido das vantagens que resultariam, quer para facilidade da resolução da crise de transportes, quer ainda para os interesses do Lloyd Brasileiro, da devolução á actividade particular da parte do serviço de circulação da producção nacional.

O Estado, que tem hoje a direcção e a administração do Lloyd Brasileiro, é sempre máo industrial, não indo nesta proposição a menor intenção de offensa aos melindres de quem quer que seja. As suas attribuições, por sua propria natureza, pela fórma por que se constituem os seus agentes, não lhe dão as qualidades que na direcção das industrias, formam a base do bom exito.

Basta, portanto, que o Governo continue, embora com as difficuldades e os inconvenientes da sua administração, a ter sob sua direcção o Lloyd Brasileiro, já que circumstancias extraordinarias a isso o forçaram.

E' este o meu modo de pensar, quanto á intervenção do Estado no campo das industrias, modo de pensar este já manifestado, não de agora, mas ha longos annos e que exponho ainda uma vez com toda a franqueza e sinceridade.

Proponho, por conseguinte, em resumo, que seja rescindido o contracto de 28 de Maio entre o Governo e a Companhia Nacional de Navegação Costeira, e que se procure, por accordo, rescindir o firmado com a Companhia Commercio e Navegação, que voltarão a fazer navegar os seus navios sob a fiscalização directa e immediata do Ministerio da Viação e Obras Publicas, estabelecendo-se clausulas que attendam ás necessidades do actual momento."

A proposta feita em 31 de Julho, foi estudada pelo Sr. Ministro da Fazenda e approvada em Agosto.

Ficava assim extincto o "contrôle", que deu ao Lloyd, por varias causas, um prejuizo superior á 2.000:000$000.

Os vapores da Costeira foram restituidos em Agosto; a sua exploração não correspondeu de conformidade com os desejos do Governo e da Directoria do Lloyd.

Houve atropelo e algumas irregularidades no recebimento e na restituição dos vapores.

Isto, aliás, não nos póde entristecer em demasia, porque tambem nos paizes administrativamente melhor organizados do que o nosso, como a Inglaterra, a França e os Estados Unidos, os negocios da marinha mercante não correram melhor.

Os navios da Costeira produziram uma receita de 4.536:707$275 e tiveram um custeio de 3.763:030$900. Do saldo de 773:675$285 foram retirados Rs. 657:621$842, para serem creditados á Costeira, á qual cabiam 85 o|o da renda liquida, de accordo com a clausula XIV do contracto, ficando para o Lloyd apenas a importancia de 116:051$443.

Os vapores da Commercio foram restituidos de 15 a 31 de Setembro, tendo acabado o arrendamento em 6 desse mez. (1)

Pelo arrendamento, o Lloyd devia pagar á Commercio a importancia mensal de 450:000$000 e assegurar á Companhia o transporte mensal de 5000 toneladas de sal do Estado do Rio Grande do Norte para os portos do Rio e Santos aos fretes correntes.

A Commercio foi creditada pela importancia de 1.743:957$830, pelo arrendamento, quanto ao transporte do sal, o Lloyd desobrigou-se cabalmente dos compromissos assumidos.

A exploração dos navios da Commercio produziu uma receita de ..... Rs. 4.263:440$426, mas causou uma despesa de Rs. 6.883:255$957, tendo havido portanto, um prejuizo, por parte do Lloyd, de Rs. 2.619:815$531..

As causas desse prejuizo foram muitas e diversas: entre as principaes figuram a inactividade prolongada dos navios nos portos estrangeiros, onde occasionaram despesa, sem produzir receita, e o pagamento das taxas de seguro dos vapores na sua volta ao Brasil, onde logo depois foram restituidos a seus proprietarios. (2)

## 132. — *Reorganisação administrativa*

Desferido o seu golpe de morte no "contrôle", o Dr. Ozorio volveu sua attenção para a organização administrativa da empresa entregue á sua capacidade.

A creação do logar de director presidente tinha trazido, como consequencia, a necessidade de modificações no Regulamento approvado em 10 de Março de 1917.

Estudando convenientemente essas modificações, o Dr. Ozorio mandou organizar

---

(1) Escriptura de 6 Setembro de 1917. Tabellião do 2º Officio, Alvaro Fonseca da Cunha.

(2) Relatorio do Lloyd de 1917

o projecto de um novo regulamento, no qual os serviços eram grupados em tres departamentos:

a) — Superintendencia geral
b) — Serviços commerciaes
c) — Serviços technicos.

O presidente tinha autoridade não sómente para dirigir os serviços commerciaes e technicos, em collaboração de seus collegas da directoria, mas tambem para ter sob sua direcção immediata as diversas repartições incumbidas das relações externas e da parte financeira e economica, repartições que por sua importancia exigiam unidade de acção.

Uma vez approvado o regulamento, seria organizado e submettido ao Sr. Ministro da Fazenda o quadro do pessoal, com as suas categorias e vencimentos, afim de evitar a diversidade de categorias de funcções identicas e a injustiça de retribuir differentemente trabalho da mesma natureza. (1)

Dando-se, porém, tempos depois, a vacancia do cargo de director technico, com a exoneração concedida, a pedido, ao Commandante Midosi, foi solicitada a devolução desse projecto para ser alterado, de modo que fosse substituido o cargo de presidente, pelo de director, e fossem creados os logares de Superintendente do Trafego e de Superintendente de Construcções, Machinas e Officinas.

Ao superintendente das construcções, machinas e officinas competia o encargo de fornecer ao trafego o navio em condições de perfeita navegabilidade e o pessoal necessario á sua locomoção, para o que teria sob sua direcção as officinas e a inspectoria de machinas.

Ao superintendente do trafego competia o estudo das linhas de navegação e as suas modificações, o estudo das escalas dos navios, o dos fretes, e a fiscalização do serviço dos navios em viagem e das agencias, bem como de tudo quanto se referisse á receita de cargas, bagagens e passageiros e ás despesas propriamente de trafego, tendo sob sua immediata direcção a Inspectoria de Navegação, a Inspectoria das Linhas e a Secção de Estatistica.

O director superintendia todos os serviços, ficando sujeitos á sua autoridade os superintendentes, a Secretaria, a Contabilidade, a Intendencia, a The ouraria, o Serviço Medico-Sanitario e a Instrucção Technico-Militar.

O projecto primitivo, assim rectificado, foi acceito pelo Ministro da Fazenda.

A nova reorganização só entrou em execução em principios de 1918.

Antes, porém, foi organizada—e isto se deu em 1° de Novembro de 1917—a INSPECTORIA DE LINHAS, visto como a sua creação pelo Regulamento de 1917 não tinha sido prejudicada pelas modificações a esse regulamento propostas ao Governo.

O primeiro inspector das linhas foi o Sr. Domingos de Sampaio Ferraz. (2)

---

(1) Officio n. 1.317, de 18—9—917, ao Sr. Ministro da Fazenda.

(2) O Sr. Domingos de Sampaio Ferraz tinha-se distinguido anteriormente com um longo trabalho sobre a prensagem do algodão, depois dos estudos a que procedeu nos portos do norte e nos Estados Unidos.

133. — *Medidas administrativas. — Desfalque Ratton*

Medidas administrativas foram adoptadas para melhor fiscalizar as rendas e as despezas e uma de suas consequencias foi a descoberta do procedimento do despachante Ignacio Ratton, cujo desfalque tornou-se tristemente celebre nesta capital.

Para ser apurada a responsabilidade desse ex-despachante, o Dr. Ozorio nomeou uma commissão composta dos Srs. Dr. Henrique Fialho, Juvencio Watson e Francisco Machado, os quaes apresentaram o seu relatorio em Novembro de 1917. Copia desse relatorio foi remettido ao Sr. Chefe de Policia em 28 desse mez.

O responsavel pelo desfalque ainda está foragido.

Nas malhas do processo, que então foi instaurado, foram colhidos tambem dois ex-directores do Lloyd, o chefe da Contabilidade, o guarda-livros e o thezoureiro; os primeiros por terem visado as contas illegitimas que foram pagas, o chefe da Contabilidade e o guarda-livros por terem processado essas contas e o thezoureiro por tel-as pago.

Os tribunaes reconheceram que os ex-directores e o thezoureiro não tinham culpabilidade no desfalque, tendo em vista a natureza de suas funcções e a impossibilidade por falta de tempo, de verificar a validade dos documentos processados. O chefe da Contabilidade e o guarda-livros (este substituto daquelle no processo de algumas contas), apezar de seus precedentes recommendaveis, foram condemnados como incursos no paragrapho 1° do art. 5 do Decreto n. 2.110, de 30 de Setembro de 1909, tendo sido considerados, para tal, "funccionarios publicos".

A disposição legal referida estabelece uma penalidade para o funccionario publico que "sem dolo", mas por "negligencia" tenha concorrido para a subtracção de algum bem movel pertencente á União, aos Estados ou aos Municipios.

A respeito de "funccionarios publicos" o Supremo Tribunal Federal, em seu Accordam de 21 de Setembro de 1918, firmou a seguinte doutrina: "o que caracteriza o funccionario publico não é o gozo de todas as vantagens inherentes, em regra, aos cargos publicos; mas o ter a guarda, o deposito, a arrecadação ou administração de dinheiros, documentos, titulos, effeitos, generos e quaesquer outros bens moveis publicos em razão do cargo seja esse remunerado ou gratuito, permanente ou temporario."

134. — *Convenio para o fretamento de ex-allemães á França*

Outra questão importante se levantou, em 1917, durante a administração do Sr. Dr. Ozorio de Almeida. Foi a relativa ao *convenio*, que permittiu o fretamento á França de 30 navios ex-allemães.

O torpedeamento do "MACAU" e a prisão do commandante Saturnino Furtado de Mendonça e do taifeiro Arlindo Santos, dos quaes até hoje ainda nada se sabe, provocou a proclamação do estado de guerra, entre o Brasil e a Allemanha, estabelecido pelo Decreto Legislativo n. 3.361, de 26 de outubro de 1917.

Os torpedeamentos posteriores do "ACARY" do Lloyd Brasileiro e do

"GUAHYBA", da Companhia Commercio, em aguas de São Vicente, justificaram as medidas excepcionaes de guerra, do Decreto Legislativo n. 3.393, de 16 de Novembro.

Estas medidas collocavam o Brasil ao lado dos alliados, cuja causa devia ser a nossa.

O tonelagem dos ex-allemães excedia ás necessidades de nossa navegação e d'ahi a idéa de se aproveitar parte desses navios em beneficio dos alliados e a justificação do Decreto n. 12.733, de 3 de Dezembro de 1917, que autorizou a celebração do Convenio.

Como se trata de um documento de importancia historica, damos aqui o seu texto:

CONVENIO

Aos tres dias do mez de Dezembro de mil novecentos e dezesete, na Procuradoria Geral da Fazenda Publica, presente o Sr. Procurador Geral, Bacharel Didimo Agapito Fernandes da Veiga, compareceu o Sr. Paul Claudel, enviado extraordinario e Ministro Plenipotenciario da França, e disse que, nos termos do decreto n. 12.733, da mesma data, vinha assignar o presente convenio, por força do qual são entregues ao Governo Francez trinta (30) navios da fróta do Lloyd Brasileiro, de accôrdo com as condições abaixo estipuladas: Primeira — O Governo Brasileiro, attendendo lealmente ao appello que lhe foi endereçado pela França, em nome de todas as potencias alliadas, e tomando em consideração as necessidades da defesa commum, consente em pôr á disposição do Governo Francez, até trinta e um de Março de mil novecentos e dezenove (1919), os trinta (30) navios do Lloyd Brasileiro, abaixo mencionados: Sobral, Alfenas, Bagé, Leopoldina, Santos, Barbacena, Guaratuba, Maceió, Aracajú, Parnahyba, Cayambú, Ayuruóca, Alegrete, Macapá, Itú, Ingá, Curityba, Baependy, Camamú, Joazeiro, Iguassú, Sabará, Pelotas, Lages, Cabedello, Belmonte, Jaboatão, Atalaia, Santarém e Taubaté; Segunda — Estes navios serão entregues ao Governo Francez, logo após a assignatura do presente convenio em os portos em que se encontrarem e nas condições em que estiverem; Terceira — O Governo Francez se obriga pelas reparações de que esses navios carecerem, correndo as despezas, porém, por conta do Governo Brasileiro. Taes despezas serão deduzidas das sommas que o Governo Francez tiver de pagar pela conta — "B" — As reparações serão fiscalizadas por um representante do Governo Brasileiro e entender-se-ão concluidas, quanto a cada navio, apenas seja emprehendida a primeira viagem; Quarta — Os navios afretados continuarão a trazer o pavilhão brasileiro; Quinta — Os navios deverão continuar, tanto quanto possivel, a juizo do Governo Brasileiro, a ter equipagens e officiaes brasileiros, a menos que a segurança delles não exija imperiosamente, em condições que serão devidamente apreciadas, a intervenção e equipagens e officiaes adestrados na pratica e na tactica contra os submarinos; Sexta — Expirado o prazo estipulado na clausula primeira, a França terá opção para continuar o convenio, nas mesmas condições, em um novo periodo de doze mezes; Setima — Si o Governo Brasileiro se dispuzer a operar a venda dos navios, ora afretados, fica entendido que a França, em egualdade de condições, terá preferencia; Oitava — O preço de afretamento desses trinta (30) navios, pelo periodo indicado na clausula primeira, é fixado em CENTO e DEZ MILHÕES DE FRANCOS (Frs. 110.000.000) inclusive o sello deste conve-

nio, constitutivo da conta — "A" —; Essa importancia será paga em cheques sobre Paris, em dous (2) de Janeiro de mil novecentos e dezoito (1918), podendo della dispor livremente o Governo Brasileiro, que dará aviso dos seus saques com antecedencia de trinta (30) dias; Nona — Os seguros correm por conta do Governo Francez, que se obriga, findo o prazo de afretamento, a restituir os navios em bom estado de conservação. A não restituição só será admittida no caso de perecimento do navio por ataque do inimigo, ou naufragio, caso em que se dará a restituição do equivalente. Decima — O Governo Francez se obriga a executar os contractos de frete que cabem ao Lloyd Brasileiro para os navios cuja partida para a Europa já esteja resolvida na data do presente convenio. A importancia desses fretes será deduzida da somma a pagar pela conta — "A" —; Decima primeira — O Governo Francez se compromette a comprar ao Brasil, na vigencia do presente convenio, mercadorias de producção brasileira, até á somma de CEM MILHÕES DE FRANCOS (Frs. 100.000.000); Decima segunda — Compromette-se, além disso, a comprar ao Brasil DOUS MILHÕES de saccas de café, ao preço limitado, não passando de seis mil réis (6$000) por dez kilos. A importancia dessas compras (clausulas decima primeira e decima segunda), constituirá a conta — "B" —. As compras referidas nesta clausula e na anterior são realizadas por intermedio do Banco do Brasil e iniciadas, logo após a assignatura do presente convenio, sendo que as do café serão concluidas antes da proxima colheita. Decima terceira — O Governo Brasileiro constituirá a esse respeito, em proveito do Governo Francez, provisões em mil réis, no Brasil, representando exacta equivalencia de francos em Paris, á vista, digo, realisando-se os pagamentos em mil réis, pelo Banco do Brasil, á vista das facturas de compras feitas desta data em diante. Por conveniencia do Governo Francez e attendendo a motivos que se relacionam a operações cambiaes, fica entendido que a provisão de francos decorrente das compras, servirá de preferencia para fazer face a todas as dividas e pagamentos de qualquer natureza, que tenham de ser feitos pelo Governo Brasileiro em França, podendo este Governo saccar nessa conta as sommas precisas para pagamentos das dividas dos Estados de Minas Geraes e S. Paulo. Dessa mesma somma saccará o Governo Brasileiro os fundos necessarios para pagamento de juros a portadores de titulos de sua divida fundada, desde que lhe remetta o Governo Francez até trinta (30) de Março de mil novecentos e dezoito (1918) uma relação delles. Quando exceda a sommas relativas aos pagamentos referidos nesta clausula, o Governo Brasileiro poderá saccar para quaesquer outras praças, livremente, com aviso previo de trinta dias; Decima quarta — O Governo Francez fornecerá artilharia, equipamento e pessoal militar necessarios á defesa dos navios afretados; Decima quinta — O Governo Francez se obriga a fazer, por meio dos navios que lhe são entregues, no minimo trinta e duas viagens em cada sentido, entre o Brasil e a Europa, no periodo de trinta e um (31) de Março de mil novecentos e dezoito (1918) a trinta e um de Março de mil novecentos e dezenove (1919). Da data da assignatura do presente convenio até o dia trinta e um (31) de Março de mil novecentos e dezoito (1918), o Governo Francez se compromette a empreender tantas viagens de ida para a Europa quantos forem os navios que em portos brasileiros estiverem ou vierem a estar em estado de navegabilidade, obrigando-se o referido Go

verno a transportar para a Europa, nesse periodo, a capacidade total dos mesmos navios em mercadorias brasileiras. Obriga-se ainda o Governo Francez, a fazer voltar, dentro do mesmo periodo, tres (3) dos referidos navios até o porto do Rio de Janeiro. Estes tres (3) navios voltarão, de novo, á Europa, directamente, com novo carregamento de mercadorias brasileiras. O Governo Francez fará todo o possivel para que o numero de viagens, de que trata a primeira parte desta clausula, seja augmentado logo que as necessidades militares se tornem menos imperiosas; Decima sexta — continuará a serviço das linhas de navegação entre o Brasil e a Europa o mesmo numero de navios das Companhias Chargeurs Reunis e Sud Atlantique presentemente a este fim empregados. Pagou sello proporcional na importancia de CENTO E QUARENTA E SEIS CONTOS DE RÉIS (Rs. 146:000$000) de accôrdo com o conhecimento da Recebedoria de numero nove mil quinhentos e vinte e nove (9.529) desta data. E pelo Procurador Geral da Fazenda Publica foi dito que, em nome e por parte da Fazenda Nacional e para isso autorisado pela portaria desta mesma data, do Senhor Ministro da Fazenda, acceitava as condições do presente convenio, mandando, para constar lavrar este, que, sendo lido e achado conforme, assigna com o representante do Governo Francez. E eu, Renato Vianna, quarto escripturario da Casa da Moeda com exercicio nesta Procuradoria Geral o escrevi. (aa) *Didimo Agapito Fernandes da Veiga — Paul Claudel.* Confere (a.) *Senhorinho O. Pessôa* — Está conforme (a) *Bueno Brandão,* Ajudante interino.

Os navios foram entregues á França em 4 de Dezembro de 1917, nos portos abaixo indicados:

| NAVIOS | PORTOS |
|---|---|
| "Alfenas", "Sobral", "Guaratuba", "Ayuroca", "Itú", "Ingá", "Baependy", "Benevente", "Jaboatão", "Atalaia", "Santarém", "Belmonte", (ex-Posen" e "Parnahyba" | Rio de Janeiro. |
| "Alegrete" | Pará. |
| "Caxambú" e "Aracajú" | Cabedello. |
| "Bage", "Leopoldina", "Santos", Barbacena" e "Curityba" | Recife. |
| "Maceio" | Paranaguá. |
| "Lages", "Macapá" e "Joazeiro" | Santos. |
| "Pelotas" | Florianopolis. |
| "Iguassú" e "Sabará" | Rio Grande. |
| "Camamu" | Buenos Ayres. |
| "Cabedello" | St. Nazaire (França). |

Os navios "Belmonte" (ex-"Mandú" e ex-"Posen") e "Parnahyba" (ex 'Alrich"), foram entregues pelo Ministerio da Marinha, ao qual tinham sido consignados em 6 de Agosto.

A Marinha recebeu então do Lloyd o "Palmares" (ex-"Valesia"), que passou a ter o nome de "Belmonte".

O navio "Benevente" foi substituido pelo "Taubaté".

Em 1918 a França restituiu o "Macapá" e o "Santos".

A gerencia dos navios fretados ao Governo da França, no concernente ao armamento, foi confiada ao Sr. Antonio Martins Lage, depois ao Sr. Roberto Cardoso.

Os navios foram entregues nas condições em que se achavam, uns ainda em concertos, outros com viagens já fixadas.

Os concertos realizados nas officinas do Lloyd importaram até 31 de Dezembro cr. Rs. 29:268$650. Com os mesmos navios, no mesmo periodo, o Lloyd fez outras despezas na importancia de Rs. 165:380$388.

## 135. — *Officinas e diques*

As officinas trabalharam muito em 1917. A importancia total dos trabalhos executados subiu a 8.278:920$223, assim discriminada:

| | |
|---|---|
| Navios em obras geraes | 3.083:273$080 |
| Navios em trafego | 1.064:711$739 |
| Navios encostados | 25:970$187 |
| Rebocadores, lanchas, etc. | 803:778$710 |
| Pequenas embarcações | 131:477$479 |
| Ex-alemães incorporados ao Lloyd | 1.646:987$825 |
| Ex-alemães fretados á França | 36:048$480 |
| Companhia Commercio e Navegação | 7:946$810 |
| Companhia Costeira | 15:086$406 |
| Trabalhos diversos | 1.248:464$877 |
| Novas construcções | 21:023$560 |
| Obras para extranhos | 50:151$080 |

Nas officinas e nos diques trabalharam em media 1.355 operarios diariamente, importando os respectivos salarios em 2.569:868$400.

Nos diques entraram 88 navios, que produziram de joia e estadia 1.117:456$700.

A secção de construcção, empregando 222 operarios, executou na Ilha de Mocangué diversas obras, trabalhando no edificio da officina de electricidade, no assentamento de trilhos para a locomotiva e para os guindastes do cáes, no fundo dos diques, na usina de oxygenio; além disto, auxiliou a montagem da lavanderia, na praça Servulo Dourado, nesta capital, e reparou as casas de residencia da ilha da Conceição.

Do aprofundamento do dique n. 1 foram retirados 1.210 m3 de pedra, que foi utilizada no cáes da ilha de Mocangué, sem perturbar as entradas e sahidas dos navios.

136. — *Resultados da exploração dos navios e do exercicio em 1917*

O resultado da exploração dos vapores, em 1917, foi de Rs. 15.618:934$478, demonstrado assim:

| Linhas | Receita | Custeio | Total da receita | Total do custeio |
|---|---|---|---|---|
| *Norte-Sul* | | | | |
| Lloyd | 5.430:299$400 | 3.854:602$954 | | |
| Costeira (Controle) | 2.033:971$205 | 1.475:368$695 | | |
| Costeira (Arrendados) | 459:260$955 | 562:787$083 | | |
| Commercio | 1.042:117$820 | 1.114:981$527 | | |
| Ex-allemães | 381:497$090 | 237:449$438 | | |
| | | | 9.347:146$470 | 7.245:189$697 |
| *Norte* | | | | |
| Lloyd | 9.814:554$110 | 10.389:655$783 | | |
| Costeira (Controle) | 592:792$540 | 469:455$409 | | |
| Costeira (Arrendados) | 576:640$440 | 699:863$189 | | |
| Commercio | | | | |
| Ex-allemães | 3.128:651$030 | 1.470:791$594 | | |
| | | | 14.049:638$120 | 13.029:765$975 |
| *Sul* | | | | |
| Lloyd | 3.562:037$550 | 3.977:728$326 | | |
| Costeira (Controle) | 989:523$780 | 913:103$117 | | |
| Costeira (Arrendados) | 1.055:870$920 | 1.472:537$063 | | |
| Commercio | 280:105$810 | 253:456$148 | | |
| Ex-allemães | | | | |
| | | | 5.887:536$060 | 6.616:824$654 |
| *Sergipe* | | | | |
| Lloyd | 729:752$875 | 1.286:089$420 | | |
| Costeira (Controle) | 311:475$590 | 305:935$218 | | |
| | | | 1.041:228$465 | 1.592:024$638 |
| *Paraná* | | | | |
| Lloyd | | | 121:348$800 | 494:824$664 |
| *Laguna* | | | | |
| Lloyd | | | 557:428$150 | 849:876$807 |
| *Porto Alegre* | | | | |
| Lloyd | 555:956$980 | 884:125$198 | | |
| Costeira (Controle) | 671:944$160 | 599:168$551 | | |
| | | | 1.227:901$140 | 1.483:293$749 |

| Linhas | Receita | Custeio | Total da receita | Total do custeio |
|---|---|---|---|---|
| *Lagôa-Mirim* | | | | |
| Lloyd | | | 184:832$910 | 396:779$441 |
| *P. Esperança e Corumbá* | | | | |
| Lloyd | | | 660:373$140 | 669:418$251 |
| *Cuyabá* | | | | |
| Lloyd | | | 191:735$450 | 261:596$829 |
| *Paysandú* | | | | |
| Lloyd | | | | |
| *Rio da Prata* | | | 323:346$160 | 331:691$696 |
| Lloyd | 7.239:244$125 | 5.535:873$769 | | |
| Ex-allemães | 461:499$130 | 706:097$813 | | |
| | | | 7.700:743$255 | 6.241:971$582 |
| *Americana* | | | | |
| Lloyd | 17.569:238$558 | 7.836:533$651 | | |
| Costeira (Arrendados) | 435:056$810 | 481:829$484 | | |
| Ex-allemães | 3.387:538$460 | 1.666:864$349 | | |
| | | | 21.391:833$828 | 9.985:227$494 |
| *Européa* | | | | |
| Lloyd | 3.436:450$185 | 2.001:912$132 | | |
| Commercio | 2.941:216$796 | 5.514:818$282 | | |
| Ex-allemães | 6.037:768$380 | 2.287:381$589 | | |
| | | | 12.415:435$361 | 9.804:112$003 |
| *Chile* | | | | |
| Ex-allemães | | | 680:101$891 | 488:475$908 |
| | | | 75.781:130$000 | 59.491:073$896 |
| Porcentagem pertencente á Companhia de Navegação Costeira, 85% sobre o saldo da exploração dos navios "contrôlados" | | | 671:122$726 | — |
| | | | 75.110:007$874 | 59.491:073$896 |
| Saldo da exploração de todos os vapores | | | | 15.618:934$978 |
| | | | 75.110:007$874 | 75.110:007$874 |

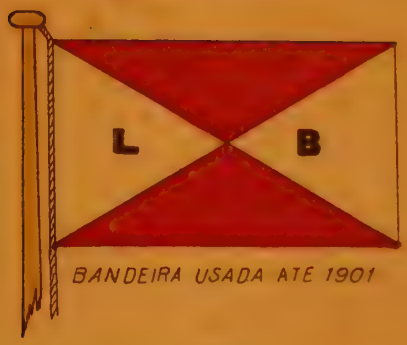
O resultado do exercicio foi, porém, de Rs. 14.643:420$929, como se vê da demonstração seguinte:

## RECEITA

| | | |
|---|---|---|
| **VAPORES** | | |
| Lloyd | 50.377:097$793 | |
| Ex-allemães | 14.077:055$981 | |
| Commercio e Navegação | 4.332:278$275 | |
| Costeira | 8.091:757$544 | 76.878:189$593 |
| Pequenas embarcações | | 1.526:951$450 |
| Trapiches | | 2.087:266$430 |
| Estiva | | 10:368$000 |
| Officinas | | 8.318:904$233 |
| Diques | | 1.062:168$620 |
| Inspectoria de Machinas | | 482:063$891 |
| Telegraphio sem fio | | 14:240$633 |
| Dragagem | | 126:464$500 |
| Barca d'agua | | 114:551$600 |
| Desinfecção | | 15:120$000 |
| Receita eventual | | 249:571$974 |
| Receitas diversas | | 946:973$703 |
| | | 91:832:834$627 |
| Subvenção (não recebida) | | 4.239:914$143 |
| Total | | 96:072:748$770 |

## DESPEZA

| | | |
|---|---|---|
| **VAPORES** | | |
| Lloyd | 38.770:708$941 | |
| Ex-allemães | 6.857:060$689 | |
| Commercio e Navegação | 6.952:093$806 | |
| Costeira | 8.679:391$679 | |
| Despezas diversas são incluidas no custeio | 2.155:290$352 | 63.414:545$467 |
| Pequenas embarcações | | 1.936:751$807 |
| Trapiches | | 1.875:299$987 |
| Estiva | | 425:484$935 |
| Officinas | | 7.610:538$743 |
| Diques | | 138:094$509 |
| Inspectoria de Machinas | | 516:548$949 |
| Telegrapho sem fio | | 224:594$133 |
| Dragagem | | 428:173$921 |
| Barca d'agua | | 134:402$768 |
| Desinfecção | | 37:713$206 |
| Receita eventual | | 4.396:492$739 |
| Receitas diversas | | 290:686$677 |
| | | 81.429:327$841 |
| Lucros do exercicio | | 16.643:420$929 |
| Total | | 96.072:748$770 |




BANDEIRA USADA ATE 1901

BANDEIRA ACTUAL, ADOPTADA EM 1901 QUANDO O LLOYD FOI CONSIDERADO RESERVA NAVAL

CORES DO LLOYD

LLOYD BRASILEIRO
(Patrimonio Nacional)

ANNO DE 1918

*Administrações Ozorio de Almeida e Andrade Pinto*

137. — *Notas*

O anno de 1918 foi um anno de trabalho ordenado, intenso e fecundo; foi o anno da maior receita bruta arrecadada e do maior lucro obtido, apezar da quasi paralysação dos serviços durante o periodo da pandemia, que, conhecida sob o nome de "influenza hespanhola" assolou, nos ultimos mezes de 1918, esta cidade e outras do nosso litoral.

O anno de 1918, além disso, ficará registrado na historia de nossa marinha mercante pelos serviços que o Lloyd prestou ao paiz, durante o conflicto mundial em que o Brasil se viu envolvido, e na occasião em que a carestia da vida levara o Governo da Republica a crear, na defeza dos interesses vitaes da nação, o Commissariado da Alimentação Publica (1), entregue logo á experiencia do Dr. Leopoldo de Bulhões, antigo Ministro da Fazenda.

Vamos dar, observando o mais possivel a ordem chronologica, ligeiras informações sobre os factos mais notaveis ou caracteristicos do exercicio.

138. — *Nomeações*

Em consequencia da reorganização administrativa approvada pelo Sr. Ministro da Fazenda em fins de 1917, o Sr. Dr. Alberto de Andrade Pinto foi nomeado superintendente do Trafego, e o Capitão de Mar e Guerra Vital Brandão Cavalcanti superintendente das Construcções, Machinas e Officinas. As posses desses superintendentes realizaram-se, respectivamente, em 2 e 4 de Janeiro de 1918.

O Commandante Muller dos Reis tinha deixado a directoria em 26 de Dezembro de 1917, data em que fôra nomeado agente em Montevidéo.

---

(1) O Commissariado da Alimentação Publica foi creado pelo Decreto n. 13.069, de 12-6-1918.

Deu-se tambem uma modificação na sub-directoria da Contabilidade, que foi entregue, em 4 de Março, ao Sr. Ubaldo Lobo, passando o antigo sub-director José Ramos de Azevedo a desempenhar as funcções de consultor da directoria.

O Dr. Ozorio de Almeida retirou-se da direcção do Lloyd em 9 de Novembro, sendo substituido interinamente pelo Dr. Alberto de Andrade Pinto até Março do anno seguinte.

Achamos que não devemos separar os dois periodos administrativos de 1918, porque o Dr. Andrade Pinto, nos 50 dias que teve para completar o exercicio, não fez mais do que continuar a obra constructora do Dr. Ozorio de Almeida.

A passagem da direcção do Lloyd das mãos do Dr. Ozorio de Almeida para as do Dr. Andrade Pinto trouxe apenas, no campo administrativo, a nomeação de um superintendente interino do Trafego, nomeação que recahiu no Commandante Mario Aurelio da Silveira.

139. — *Sequestro das embarcações da firma Wachtel, Marxen &C.*

A utilização, por parte do Governo, em Junho de 1917, dos navios germanicos inactivos nos nossos portos, não se estendeu ás pequenas embarcações da firma Wachtel, Marxen & Cia., mantidas nos portos do Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre, Jaguarão, Santa Victoria, Paranaguá, São Francisco, Florianopolis e São Luiz (Maranhão), para attender aos serviços da Hamburg Sudamerikanische e da Norddeutscher Lloyd, visto que aquella firma era dirigida por brasileiros naturalizados.

Verificado mais tarde, na vigencia do estado de guerra reconhecido e proclamado pelo decreto n. 3.361, de 26 de outubro de 1917, que o capital da referida firma era allemão, por isso que pertencia na quasi sua totalidade ás citadas duas emprezas maritimas allemãs, o nosso Governo, já armado dos poderes especiaes do decreto n. 3.393, de 16 de Novembro de 1917 (lei de guerra), resolveu *sequestrar* essas embarcações, baseado nas disposições da letra *b* do art. 3 deste mesmo decreto.

As embarcações sequestradas foram as seguintes:

Em Fevereiro de 1918:

NO PORTO DO RIO GRANDE:

Rebocador "Primavera"
Gaz. "São Domingos"
Gaz. "São João"
Chata "Trezena"
Alvarenga "III"
Alvarenga "IV"

NO PORTO DE PELOTAS:

Alvarenga "I"
Alvarenga "VII"
Chata "Amazona"
" "Janeiro"
" "Junho"
" "Quarta"
" "Agosto"
" "Sirena"
Rebocador "S. Miguel"

NO PORTO DE JAGUARÃO:

Chata "Abril"
Alvarenga "VIII"
Gaz. "São Jeronymo"

NO PORTO DE SANTA VICTORIA

Rebocador "São José"
Chata "Março"
" "Setembro"

EM PORTO ALEGRE

Rebocador "Erika"
" "São Gabriel"
" São Gonçalo"
" São Leopoldo"
" "São Pedro"
Guindaste fluctuante
Chata "Amalia"
" "Amalia"
" "Fevereiro"
" "Julho"
" "Maio"
" "Nona"
" "Norte"
" "Oeste"
" "Oitava"
" "Onzena
" "Primeira"
" "Quinta"
" "Sabia"
" "Sabina"
Chata "Saga"
" "Salomé"
" "Sapho"
" "Sara"
" "Satanita"
" "Scylla"
" "Segunda"
" "Selena"
" "Senta"
" "Semiramis"
" "Sephora"
" "Seraphina"
" "Setima"
" "Sexta"
" "Sidonia"
" "Silvana"
" "Simona"
" "Sophia"
" "Siphinx"
" "Stella"
" "Sul"
" "Suleika"
" "Suzana"
" "Sylpha"
" "Terceira"
Alvarenga "II"
Alvarenga "V"
Alvarenga "VI"

Em Novembro de 1918:

NO PORTO DE S. LUIZ (Maranhão):

Rebocador "S. Luiz"
Lancha "Hapag IV"
Chatas: "Segunda", "Oitava", "Perú", "Pata", e "Setima".
Alvarengas cobertas: "Prima", "Setima", "Oitava", "Nona", "Decima", e "Undecima".
Alvarenga descobertas: "Duodecima".

NO PORTO DE S. FRANCISCO

Chata "Sybilla".

NO PORTO DE FLORIANOPOLIS

Rebocador a gazolina "S. Francisco".
Chatas: "Pomba", "Albatroz", "Cysne", "Falcão", "Andorinha", "Gavião", e "Busardo".

NO PORTO DE PARANAGUÁ

Rebocador a gazolina "S. Gregorio".

140. — *Superintendencia de Chatas e Rebocadores no Rio Grande do Sul*

O material fluctuante sequestrado nos portos das Lagoas dos Patos e Mirim, num valor talvez de 5 mil contos (valor no momento do sequestro) veiu constituir, na cidade do Rio Grande, a "Superintendencia de Chatas e Rebocadores" como serviço separado do serviço da agencia na mesma cidade.

O primeiro superintendente foi o Dr. Augusto Cesar Pinna, que organizou o serviço e o dirigiu até Agosto de 1918.

Naquelle mez o Dr. Pinna foi licenciado, por doente, e então a superintendencia foi extincta e o seu serviço passou a ser executado pela agencia local, de que esse serviço veiu a constituir a "Secção de Chatas e Rebocadores".

Quando fallarmos da restituição ,em Maio de 1920, desse material sequestrado, daremos os resultados da sua exploração e expenderemos algumas considerações a respeito.

## 141. — *Ensino profissional*

Em Junho de 1918, o Dr. Alvaro Ozorio de Almeida ,chefe do ensino profissional, verificou que a conclusão do edificio da ilha da Conceição, destinado ao funccionamento das escolas *Manoel Buarque* e *Commandante Midosi*, offerecia alguns inconvenientes Por sua proposta, o Presidente do Lloyd obteve do Sr. Ministro da Faeznda que fossem interrompidos os trabalhos daquelle predio, que sem outras obras podia ser aproveitado, depois de coberto, como officina ou deposito, e que as referidas escolas viessem a ser installadas num predio a construir á rua Itaborahy, esquina do Becco do Tinoco, no logar de um antigo armazem da Alfandega.

Estas medidas trouxeram mais de duzentos contos de réis de economia (differença entre o que devia ser gasto na conclusão do edificio na ilha da Conceição e o que se gastou no predio nesta cidade) e diversas vantagens, como sejam: a obtenção de um bom terreno, no centro desta Capital; a obtenção de um predio para uma grande officina ou grande deposito, com a simples cobertura da edificação interrompida, e, por fim, o funccionamento das escolas nesta Capital, o que evitava o dispendioso e incommodo, especialmente nos dias de chuva e vento, transporte de alumnos e professores á ilha, e assegurava maior assiduidade de uns e de outros, e, portanto, maior efficiencia do ensino.

As escolas *Manoel Buarque* e *Commandante Midosi* funccionaram regularmente, á rua Visconde de Itaborahy, esquina do Becco do Tinoco, sob a direcção respectiva dos Srs. Arnaldo Barreto e Lisboa Coutinho.

## 142. — *Veleiros*

O Dr. Ozorio de Almeida interessou-se tambem pelo melhoramento da frota e mandou estudar novos typos de embarcações, harmonizando os interesses da empreza, que dirigia, com os interesses do programma do Governo Federal na sua protecção patriotica á construcção naval brasileira

Tendo os navios ex-allemães á sua disposição ter-lhe-ia sido inutil, se não prejudicial, a construcção de novos vapores; propoz, por isso, ao Governo a celebração

de um contracto (1) com o Sr. Vicente dos Santos Caneco para a construcção de alguns *veleiros*, com estes caracteristicos, approximadamente:

| | |
|---|---|
| — comprimento . . . . . | 216' |
| — bocca . . . . . | 41'3 |
| — calado minimo . . . . . | 14'4 |
| — calado maximo . . . . . | 17'6 |
| — deslocamento . . . . . | 2.340 tons. |
| — capacidade de carga . . . . . | 1.500 " |
| — motor . . . . . | 250 BHP |
| — velocidade (provavel) . . . . . | 5 nós |

As obras deveriam ser feitas por *administração*, abonando-se ao constructor 50 o o do valor da mão de obra, para despezas geraes e lucro commercial.

Os veleiros, apezar dos progressos da mechanica e da electricidade, ainda tem missões a cumprir e ainda não estão condemnados, especialmente nos transportes demorados de mercadorias de pouco valor.

Celebrado o contracto, os estaleiros Caneco, nesse mesmo anno, entregaram ao Lloyd um veleiro, ao qual, em homenagem merecida ao então Presidente da Republica, foi dado o nome de "Presidente Wenceslau".

A construcção de veleiros, entretanto, não foi além.

## 143. — *Arrendamento da linha fluvial de Matto Grosso*

Em Agosto de 1918 foi resolvido o arrendamento da linha fluvial de Matto Grosso, arrendamento em estudos desde o mez de março do mesmo anno.

A linha de Matto Grosso sempre deu avultados *deficits*. As constantes baixas do rio Paraguay, que obrigam a demoras e baldeações sempre onerosas — a difficuldade de uma conveniente fiscalização das rendas — o diminuto movimento de passageiros — a concurrencia de embarcações de outros paizes, e o cambio tem sido causas principaes desses *deficits*.

No relatorio do Dr. Buarque de Macedo, apresentado em 1894, no do Conselheiro Francisco Correia, de 1895, no do Dr. Betim Paes Leme, de 1904, e no do Commandante Muller dos Reis e Carlos Midosi, de 1916, existem referencias especiaes á linha de Matto Grosso, todas unanimes em constatar a deficiencia de sua receita.

Foi por se tratar de uma linha de taes resultados economicos, que o Dr. Ozorio de Almeida se manifestou a favor do arrendamento do material fluctuante empregado na referida linha, á *Companhia Minas e Viação de Matto Grosso*, organizada pelo Sr. Réo Bennett, que tinha contractado com o governo mattogrossense a extracção e a exportação annua minima de 50.000 toneladas de manganez.

O arrendamento foi assignado em 17 de Agosto e pelo mesmo o Lloyd recebe-

(1) Carta n. 1.055, de 13-6-918.

ria 14 o|o da receita bruta, no primeiro e segundo anno, 16 o|o no terceiro, 18 o|o no quarto, e 20 o|o no quinto e seguintes.

O material entregue á Companhia *Minas e Viação de Matto Grosso* foi o constante desta relação:

Vapores: *Diamantino, Ladario, Murtinho, Caceres, Miranda, Nioac, Commandante Alvim, Ibicuhy e Itaqui.*

Lancha — *Orvalho.*

Chatas: *Cuyabá, Paraná, Guatoz, Parecys, Itapeva, Melgaço, Poconé, Bororós, Xingú e Apa.*

Botes — Dois.

Chalanas — Tres.

A' entrega desse material seguiu-se, mais tarde, a do material sequestrado á firma Wachtel, Marxen & Comp., em 4 de Novembro, nos portos de Florianopolis, São Francisco, Paranaguá e São Luiz (Maranhão) indicado á pag. 513.

A' *Companhia Minas e Viação de Matto Grosso* foi entregue tambem um predio, situado na cidade de Corumbá á rua 15 de Novembro pelo qual seria cobrado um aluguel á parte.

Os terrenos que o Lloyd possue no Morro do Conselho, na Bahia do Tamengo e em Pedras de Amolar, no Estado de Matto Grosso, não foram incluidos no objecto do contracto.

Visando o beneficio dos exportadores e importadores mattogrossenses, o Lloyd providenciou para que o referido arrendamento não lhes tirasse as vantagens dos transportes directos entre a linha fluvial de Matto Grosso e as linhas de cabotagem. Por isso foi concluido entre o Lloyd e a *Companhia Minas e Viação* um convenio de trafego mutuo, cujas bases foram preparadas na Contabilidade do Lloyd.

### 144. — *Memorial dos empregados do Lloyd Brasileiro ao Congresso Nacional*

Merecedor de registro, embora nenhuma alteração tenha trazido á vida do Lloyd, foi o memorial que os funccionarios desta empreza apresentaram ao Congresso Nacional, solicitando as mesmas vantagens concedidas aos funccionarios da União.

O memorial, redigido em Agosto de 1918 e com mais de 400 assignaturas, defendia a doutrina da intervenção official no dominio da industria dos transportes e fazia resaltar a funcção especial, na economia do paiz, das emprezas de navegação.

Interessantes são os argumentos nelle expendidos; delle são estes periodos:

> "Si do facto de ser attendido o pedido dos supplicantes resultar a officialização definitiva do Lloyd Brasileiro, isso só será um beneficio para o paiz, pois, ficarão assegurados magnos interesses, que advêm para o Estado, da facilidade de dar directamente a orientação, que entender mais conveniente, ao serviço de transportes maritimos, attendendo ás necessidades,

uma vez que, não explorando um serviço industrial, com o mero fim de lucro commercial, tem em suas mãos uma grande arma e uma grande força, que póde ser valiosa em multiplos aspectos de beneficio social.

Não seria um argumento feliz propugnar a entrega do Lloyd á exploração particular, porque disto, por ventura, resultassem maiores lucros.

A cabotagem é um serviço que apresenta difficuldades em paizes novos como o Brasil, por maneira que o Estado é sempre levado a conceder-lhe favores especiaes para a sua manutenção. Pontos ha no littoral do paiz, onde a cabotagem só produz *deficit* e seria uma injustiça privar taes portos dos unicos meios de transporte e communicação que possuem, unicamente porque o serviço não é lucrativo. Ora, a exploração particular só visa o lucro, ao passo que a nacionalização do serviço só leva em mira o beneficio da população.

Além de que, o serviço da marinha mercante não é apenas uma industria. A marinha mercante é a Reserva Naval do Paiz. Tanto os seus homens do mar, como as suas embarcações representam força preciosa da defesa nacional e a situação especial, em que se encontra uma embarcação, cujo serviço é regido por disposições de leis especiaes e em cuja execução intervêm, por força de lei (Regulamento das Capitanias dos Portos e outros) auautoridades do Ministerio da Marinha é de natûreza a não poder ser encarada sob o ponto de vista unicamente industrial e commercial. O commandante de um vapor não é um mero preposto commercial: elle desempenha até funcções policiaes e judiciaes, officiando em certos casos, a bordo, de casamentos *in articulo mortis*, testamentos, etc.

Basta o mero facto de occupar o serviço de transporte maritimo uma parte especial do Codigo Commercial para se avaliar a importancia desse serviço, collocado em situação muito differente e muito superior a qualquer outro ramo de exploração industrial."

Consequencia desse memorial foi o projecto parlamentar 331 — 1918 dos deputados Vicente Piragibe, Octacilio Camará e Octavio Rocha, projecto que mandava considerar definitiva a incorporação do Lloyd Brasileiro ao Patrimonio Nacional determinada pelo decreto n. 10.389, de 13 de Agosto de 1913, e fixava as tabellas dos cargos com os respectivos vencimentos e vantagens.

O projecto, que apenas era o reconhecimento official da organização administrativa então vigente, porquanto não creava cargo, nem modificava serviços, dava uma idéa muito approximada dessa organização.

O memorial e o projecto não tiveram echo no Parlamento e lá morreram. A directoria do Lloyd, porém, não esqueceu o funccionalismo dessa empreza, sendo uma prova do que affirmamos a tentativa da creação de uma caixa de pensões para o pessoal do mar e o inicio da collecta de dados para preparar as fés de officio de todos os empregados, serviço este que só existia para os commandantes da frota

O projecto da caixa de pensões foi organizado pelo sub-director da Contabilidade, que se inspirou, em grande parte, em trabalho identico redigido pelo Dr. Ernesto Tygna da Cunha, para o pessoal jornaleiro da E. F. Central do Brasil.

145. — *Influenza*

Em Outubro a influenza hespanhola visitou esta capital, paralyzando quasi que completamente, durante algum tempo, o trafego dos vapores.

A situação para muitos dos que trabalhavam no Lloyd tornou-se tão critica, que o Dr. Ozorio de Almeida resolveu mandar adiantar, aos mais necessitados, metade dos vencimentos de um mez.

E' desnecessario referir aqui as scenas dantescas que se desenrolaram em terra e a bordo, neste porto e nos demais do Brasil. O que minorou o mal e suas consequencias sinistras foi o admiravel espirito de caridade dos brasileiros que souberam improvisar hospitaes e distribuir recursos, sem medir perigo e sacrificios.

146. — *Renuncia do Dr. Ozorio de Almeida. — Posse do Dr. Andrade Pinto. Exposição ao Snr. Ministro da Fazenda*

Passados os effeitos da pandemia, o Dr. Ozorio de Almeida, em 9 de novembro, por motivos de doença, retirava-se do Lloyd, após ter-se despedido do pessoal do mesmo, em memoravel discurso, em que, salientando os pontos principaes do programma realizado, prevenia aos homens de governo e aos estudiosos, que seria um erro de logica comparar o Lloyd a qualquer outra empreza de navegação.

A direcção do Lloyd passou interinamente ás mãos do Dr. Andrade Pinto.

Em 15 de Novembro a pasta da Fazenda era occupada pelo Dr. Amaro Cavalcanti.

Poucos dias antes, o Dr. Rodrigues Alves, presidente eleito, fallando a jornalistas tinha dito que um dos seus primeiros cuidados, na presidencia da Republica, seria inteirar-se das causas dos *deficits* do Lloyd, para lhes dar remedio, definitivamente.

O Dr. Amaro Cavalcanti não podia desinteressar-se, pois, do Lloyd; mas, estadista que era, antes de intervir nos negocios dessa empreza quiz saber em que *não iria embarcar*; e por isso, pediu ao Dr. Andrade Pinto a remessa de uma exposição minuciosa e documentada do verdadeiro estado em que se achava o Lloyd em 15 de Novembro de 1918, data em que tinha assumido as responsabilidades da pasta da Fazenda.

O Dr. Andrade Pinto, ouvida a Contabilidade, poucos dias depois satisfazia a ordem do ministro.

Após a leitura da exposição recebida, o Dr. Amaro Cavalcanti manifestou-se surpreso, declarando que o Lloyd, assim, não era o Lloyd de que lhe fallavam.

E não era.

Parece-nos de bom aviso resumirmos aqui essa exposição, porque, ella encerra dados, que esclarecem a situação do Lloyd, justamente logo depois da retirada do Dr. Ozorio

de Almeida, e lançam uma certa luz sobre o papel representado pelo Lloyd durante a guerra, papel desconhecido pela grande maioria do publico e de muitos, que elogiam ou condemnam qualquer empreza *por ouvir dizer*.

A exposição se inicia pela constatação da difficuldade do fornecimento de dados que abrangessem o movimento de poucos dias antes, á vista do tempo necessario para se apurar a receita e a despeza das agencias longinquas, as contas dos vapores em viagem, e as entradas e sahidas dos almoxarifados e dos depositos existentes nos portos distantes. Alguns dados, por isso, só podiam ser acceitos como approximados.

Mais tarde se verificou que os dados foram colhidos com diligente prudencia, afim de evitar optimismos passageiros e illusorios.

As informações se referiam, com bastantes pormenores, ás subvenções antigas não recebidas na importancia de 9.061:013$161; ás despezas com os vapores ex-allemães na quantia de 9.856:734$884; aos navios fretados ao Governo Francez; aos transportes por conta dos Ministerios, a receber na importancia de 7.033:729$216; ás contas da *Costeira* e da *Commercio* relativas ao periodo do *contrôle*; ás officinas e diques á Intendencia, mostrando que o stock de carvão era, em 31 de Outubro de 1918, de Rs. 1.648:800$256; ao material fluctuante sequestrado em diversos portos nacionaes aos Srs. Wachtel, Marxen & Comp.; ao contracto de arrendamento do material da linha de Matto Grosso; ás condições dos agentes; ao credito da Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canaes, que não era pago, porque não eram pagos ao Lloyd os transportes requisitados pela União; á situação do Lloyd perante o Governo, que com os supprimentos feitos se tinha transformado em dono do Lloyd; e a outros assumptos de importancia.

Affirmavam tambem, as mesmas informações, que o Lloyd nada devia ao pessoal de terra e mar e que os saldos constantes na Thesouraria e nos bancos, em 15 de Novembro, subiam a Rs. 5.471:517$500, apezar da retirada de 146:698$700, para adiantar aos funccionarios necessitados de soccorros, por causa da influenza ou grippe.

As informações orçavam tambem o lucro do exercicio de 1918, computando-o em 10.000:000$000, approximadamente.

Diante dessa quantia, que parecia pequena, comparada aos lucros enormes attribuidos, por muitos, a outras emprezas de navegação, o Dr. Andrade Pinto achou de justiça expender as seguintes incisivas e concludentes apreciações:

> "Convém observar que no resultado previsto para este anno não está incluida nenhuma importancia a titulo da subvenção, que o Congresso deixou de consignar no orçamento da despeza da Republica, para o exercicio corrente.
>
> Nos resultados dos annos anteriores, entretanto, a subvenção figura com as quantias recebidas e a receber.
>
> Parecerá o resultado previsto diminuto demais, tendo em vista as opportunidades que têm tido as companhias de navegação para auferirem lucros excepcionaes.
>
> O resultado, pelo contrario, não deixa de ser lisongeiro, especialmente por se tratar de uma empreza que é accusada de deficits constantes, e não

póde deixar de ser apreciado, examinando o que se exige do Lloyd e o que se exige das companhias maritimas particulares.

Fosse o Lloyd uma empreza particular, sem obrigação alguma de attender ao interesse publico, e elle renderia, sem duvida, mais do que rende. Provará isto a menção dos prejuizos e das despezas que o Lloyd, como empreza do Governo, teve ultimamente com os serviços e transportes seguintes:

*Distribuição de praça.*

O Lloyd expediu ordens rigorosas a todos os seus agentes, determinando que a praça de seus navios fosse reservada proporcionalmente ás necessidades de todos os embarcadores.

Uma companhia particular concede a praça de seus vapores a quem mais lhe dá.

A observancia deste principio teria sido proveitoso tambem para o Lloyd; mas, se isso se tivesse verificado, só teriam transporte, durante a guerra, as mercadorias que maior frete tivessem podido pagar, com prejuizo evidente para as mercadorias que não podiam supportar fretes elevados, e só teriam sido attendidos os poderosos, com injusta preterição dos pequenos.

O Lloyd, com a sua distribuição de praça, perdeu alguns milhares de contos de réis, mas evitou que muitas mercadorias apodrecessem nos portos e que muitos productores e commerciantes tivessem prejuizos avultados.

Deixou de ter lucros, mas durante a falta de transporte verificada nestes ultimos annos continuou a mandar os seus navios nos portos mais modestos, onde o custeio é sempre superior á receita, e não deixou de ir ao encontro, na medida do possivel, da necessidade de todos os embarcadores.

*Papel para a imprensa.*

De accordo com a resolução do Congresso Nacional, o Lloyd tem transportado de New York para o Brasil papel para impressão de jornaes a cincoenta mil réis por tonelada, quando o fréte médio das outras mercadorias era de 250$000.

Companhia particular, o Lloyd no transporte desse papel não teria tido o prejuizo de 630:133$720, como teve.

*Commissariado da Alimentação Publica.*

Para solução de exigencias de interesse collectivo, o Commissariado da Alimentação Publica mandou conceder transporte ao xarque com abatimento de 50 o|o, e transporte gratuito, de 25 de Outubro a 6 de Novembro, dos seguintes generos: arroz, banha, toucinho, xarque, feijão, farinha de milho e mandioca, fubá, leite, carnes, milho, batatas, aves e ovos.

Ainda não estão encerradas as contas desses transportes gratuitos; mas é fóra de duvida que trarão ao Lloyd centenas de contos de despezas sem resultado.

O Commissariado não só mandou conceder transportes gratuitos e abatimentos, como tambem mandou restituir fretes já recebidos de kerozene e gazolina. O Lloyd, no transporte de gazolina e kerozene, de New York para o Rio e Santos, teve, em consideração a superiores motivos de ordem e necessidade publica, o seguinte prejuizo:

| | | |
|---|---|---|
| Reducção de fretes . . . . . | dollars | 719.000.00 |
| Restituição de fretes . . . . . | " | 140.000.00 |
| Total . . . . . | " | 859.000.00 |

*Conveniencias politicas. O "Avaré", o "Campos", o "Joaquim Murtinho" e o "Palmares".*

Por conveniencias politicas, dignas de todo acatamento, o Governo resolveu ceder o *Campos* ao Governo inglez para uma viagem á Europa, em troca de carvão fornecido ao Ministerio da Marinha.

O Lloyd, sem auferir vantagens de especie alguma, pagou o seguro desse navio na importancia de Rs. 352:468$580, que já está escripturada como despeza eventual, e mais todo o custeio do navio na viagem de ida inclusive soldadas. Na viagem á Europa, o *Campos*, que póde levar 5.500 toneladas de carga, teria dado ao Lloyd, no minimo, 2.000:000$000 de receita bruta.

Devido á resolução do Governo, o *Avaré* esteve, de 15 de Abril a 15 de Agosto, ao serviço dos EstadosUnidos, transportando tropas para a Europa.

O Lloyd, não se utilizando de seu navio para seus transportes, pagou ainda as despezas com os trabalhos de adaptação do *Avaré* e as soldadas da tripulação O *Avaré*, nos quatro mezes que ficou á disposição do Governo Norte-Americano, teria feito uma viagem da linha Americana (Rio-Buenos Ayres-Rio-New York-Rio) com uma receita bruta minima de 4.000:000$000 .

Durante a praticagem obrigatoria para os navios, que entrassem neste porto ou sahissem do mesmo, praticagem em vigor até a data da assignatura do armisticio entre a Allemanha e as nações suas inimigas, o Ministerio da Marinha utilizou para esse serviço o rebocador *Joaquim Murtinho*.

Todas as despezas desse rebocador, emquanto esteve ao serviço da praticagem, cujas taxas eram recebidas pela Capitania do Porto, correram por conta do Lloyd, que não foi dispensado do pagamento dessas taxas á bocca do cofre.

A conta apresentada ao Ministerio da Marinha na importancia de Rs. 109.000$000 foi impugnada sob allegação de que se tractava de um serviço de guerra.

O *Palmares*, ex-allemão *Valesia*, foi entregue, de ordem do Governo Federal, ao Ministerio da Marinha, em troca do *Sargento Albuquerque*.

No *Palmares* foram feitos concertos e melhoramentos na importancia de Rs. 1.007:305$ e foi entregue completamente apparelhado para navegar; o *Sargento Albuquerque* foi recebido no Lloyd quasi que limpo.

A *Barca Brasileira* foi sequestrada, sob fundamento de pertencer a allemães, e em seguida incorporada á frota do Lloyd.

Despezas de reparos, bemfeitorias e custeio foram feitas na importancia de Rs. 70:000$000 para collocar a embarcação em condições de ser aproveitada no transporte de carga; quando, porém, as despezas iam ser indemnizadas pela receita que o Lloyd esperava arrecadar na exploração da referida barca, veiu ordem para a restituir aos Srs. Couto Soares & Comp., soffrendo o Lloyd o prejuizo das despezas effectuadas.

*Ensino Profissional e Reserva Naval.*

Nobres e elevados são os fins a que se propõe o Lloyd, mantendo escolas profissionaes e preparando a reserva naval de 1ª categoria, visando com isto o engrandecimento e o futuro da marinha mercante do Brasil.

Sob o ponto de vista politico, as despezas necessarias para alcançar taes fins são plenamente justificadas; mas sob o ponto de vista economico e commercial representam um prejuizo, que nenhuma empreza particular poderia admittir.

Até 30 de Outubro ultimo, gastou-se neste anno, com o ensino profissional e reserva naval, a importancia de 622:765$906.

Para o ensino profissional o Lloyd tem dispendido:

| | |
|---|---|
| até 31 de Dezembro de 1917 . . . . . | 1.138:763$563 |
| em 1918 . . . . . | 622:765$906 |
| Total . . . . . | 1.761:529$469 |

*Trafego de linhas de pouco movimento.*

O trafego de linhas de pouco movimento sempre originou *deficit*.

As companhias particulares procuram os portos, onde ha carga e onde ha certeza de encontrar receita; vão tambem a portos de exportação limitada, mas quando isso fazem recebem dos Governos, aqui e no extrangeiro, subvenções que lhes garantem, pelo menos, juros razoaveis dos capitaes empregados.

O Lloyd este anno, sem subvenção, continuou a trafegar normalmente as linhas Sul, Sergipe, Laguna, Porto Alegre, Lagôa Mirim, Corumbá e Cuyabá, linhas que dão *deficit*. Nestas linhas em 1917 houve os seguintes prejuizos:

| *Linhas* | *Importancia* |
|---|---|
| Sul | 739:285$594 |
| Sergipe | 550:706$175 |
| Para e Laguna | 665:424$521 |
| Paraná e Laguna | 665:424$521 |
| Lagôa Mirim | 211:947$131 |
| Corumbá e Cuyabá | 78:906$500 |
| | 2.491:753$528 |

Uma companhia particular, não recebendo subvenção, não manteria linhas que reconhecidamente não dão receitas sufficientes para cobrir o custeio; o Lloyd, entretanto, que tem outra funcção a cumprir, que não aquella de dar dividendo aos accionistas, mantém essas linhas, porque se as supprimisse iria perturbar gravemente a vida economica de regiões, que os poderes publicos não podem abandonar."

E apezar de todos esses serviços, pelos quaes uma empreza particular teria apresentado a sua conta, o Lloyd ainda teve, em 1918, não o lucro de 10.000:000$000 previstos, mas o de 20.366:733$532.

147. — *Resultados da exploração dos vapores e do exercicio em* 1918

O resultado da exploração dos vapores foi o seguinte:

| LINHAS | RECEITA | CUSTEIO | SALDO | DEFICIT |
|---|---|---|---|---|
| Europa | 2.948:301$290 | 1.883:513$461 | 1.064:787$829 | |
| Africa do Sul | 1.579:288$780 | 578:956$816 | 1.000:331$964 | |
| Americana | 29.946:239$265 | 11.554:425$299 | 18.391:813$966 | |
| Rio da Prata | 14.531:438$208 | 9.587:940$013 | 4.943:498$195 | |
| Norte-Sul | 22.717:185$750 | 14.109:608$152 | 8.607:577$598 | |
| Norte | 11.167:135$652 | 13.433:434$640 | | 2.266:298$988 |
| Sergipe | 1.307:778$380 | 1.886:714$604 | | 578:936$224 |
| Sul | 6.176:335$582 | 5.885:099$891 | 291:235$691 | |
| Laguna | 635:651$142 | 990:479$469 | | 354:828$327 |
| Paraná | 171:559$690 | 670:586$497 | | 499:026$807 |
| Porto Alegre | 433:619$321 | 874:677$593 | | 441:058$272 |
| Lagôa Mirim | 251:761$820 | 620:019$037 | | 368:257$217 |
| Corumbá | 243:803$130 | 374:238$338 | | 130:435$208 |
| Cuyabá | 104:283$720 | 178:313$350 | | 74:029$630 |
| Conservação | — | 1.430:428$676 | | 1.430:428$676 |
| | 92.214:381$730 | 64.058:490$836 | 34.299:245$243 | 6.143:354$349 |
| Saldos | — | 28.155:890$894 | | 28.155:890$894 |
| | 92.214:381$730 | 92.214:381$730 | 34.299:245$243 | 34.299:245$243 |

Os resultados economicos do exercicio foram os indicados neste quadro:

RECEITA

| | |
|---|---|
| Vapores | 28.155:890$894 |
| Embarcações sequestradas | 410:827$265 |
| Officinas | 158:956$001 |
| Diques | 749:534$685 |
| Trapiches | 516:290$920 |
| Receita eventual | 1.308:417$303 |
| Receitas diversas | 1.232:950$303 |
| Subvenção | — |
| Total da receita | 32.532:867$912 |

DESPEZA

| | |
|---|---|
| Pequenas embarcações | 536:912$199 |
| Custeio de agencias | 1.639:191$298 |
| Telegrapho sem fio | 218:180$180 |
| Estiva | 385:422$973 |
| Barcas d'agua | 60:264$953 |
| Desinfecção | 19:679$277 |
| Dragagem | 339:817$458 |
| Inspectoria de Machinas | 48:074$718 |
| Ensino profissional | 507:071$060 |
| Despeza geraes | 3.247:898$657 |
| Despezas diversas | 4:006:915$745 |
| Total da despeza | 11.009:428$518 |
| Lucros | 21.523:439$394 |
| TOTAL GERAL | 32.532:867$912 |

Lançamentos de 1919 e 1920 reduziram esses lucros a Rs. 20.366:733$532, quantia em que não está comprehendida nenhuma subvenção, visto que a ultima subvenção concedida pelo Congresso foi a do anno de 1917.

Tambem em 1918 nenhuma quantia foi considerada, como despeza, a titulo de depreciação e seguro do material fluctuante.

## LLOYD BRASILEIRO
(Patrimonio Nacional)

Anno de 1919

*Administrações Andrade Pinto, Barbosa Lima e Alves de Faria*

---

*Administração Andrade Pinto*

148. — *Transferencia do Lloyd para o Ministerio da Viação e Obras Publicas — Autorização legislativa para a reorganização do Lloyd. — Renuncia do Dr. Andrade Pinto*

O Dr. Alberto de Andrade Pinto, director interino desde Novembro de 1918, solicitou, diversas vezes, sua exoneração ao Dr. Amaro Cavalcanti, ministro da Fazenda, mas sempre inutilmente, devido á alta confiança que inspirava ao Governo. Foi por isso que ainda se encontrou á testa dos negocios do Lloyd, quando este, em virtude do decreto n. 13.420, de 15 de Janeiro de 1919, foi transferido do Ministerio da Fazenda para o da Viação e Obras Publicas.

Essa transferencia fazia parte de uma serie de medidas tendentes a reorganizar, mais uma vez, e ainda assim a titulo precario, como veremos, o Lloyd, de accordo com as disposições do art. 70 da lei da receita e o art. 99, item, 34, da lei da despeza para o exercicio de 1919.

Ambas estas leis orçamentarias, a lei n. 3.644, de 31 de Dezembro de 1918, e a lei n. 3.674, de 7 de Janeiro de 1919, autorizavam essa reorganização, cujos pontos principaes deviam ser:

*a*) Autonomia administrativa e commercial;

*b*) recolhimento, em épocas prefixadas, dos saldos da receita, ao Thesouro Nacional;

*c*) subordinação dos serviços da Contabilidade do Lloyd á Directoria Geral da Contabilidade do Ministerio da Fazenda.

Em caso de insufficiencia de renda, o Governo abriria os creditos precisos para fazer face ao custeio.

Os resultados economicos do exercicio foram os indicados neste quadro:

RECEITA

| | |
|---|---|
| Vapores | 28.155:890$894 |
| Embarcações sequestradas | 410:827$265 |
| Officinas | 158:956$001 |
| Diques | 749:534$685 |
| Trapiches | 516:290$920 |
| Receita eventual | 1.308:417$303 |
| Receitas diversas | 1.232:950$303 |
| Subvenção | — |
| Total da receita | 32.532:867$912 |

DESPEZA

| | |
|---|---|
| Pequenas embarcações | 536:912$199 |
| Custeio de agencias | 1.639:191$298 |
| Telegrapho sem fio | 218:180$180 |
| Estiva | 385:422$973 |
| Barcas d'agua | 60:264$953 |
| Desinfecção | 19:679$277 |
| Dragagem | 339:817$458 |
| Inspectoria de Machinas | 48:074$718 |
| Ensino profissional | 507:071$060 |
| Despeza geraes | 3.247:898$657 |
| Despezas diversas | 4.006:915$745 |
| Total da despeza | 11.009:428$518 |
| Lucros | 21.523:439$394 |
| TOTAL GERAL | 32.532:867$912 |

Lançamentos de 1919 e 1920 reduziram esses lucros a Rs. 20.366:733$532, quantia em que não está comprehendida nenhuma subvenção, visto que a ultima subvenção concedida pelo Congresso foi a do anno de 1917.

Tambem em 1918 nenhuma quantia foi considerada, como despeza, a titulo de depreciação e seguro do material fluctuante.

LLOYD BRASILEIRO
(Patrimonio Nacional)

Anno de 1919

*Administrações Andrade Pinto, Barbosa Lima e Alves de Faria*

---

*Administração Andrade Pinto*

148. — *Transferencia do Lloyd para o Ministerio da Viação e Obras Publicas — Autorização legislativa para a reorganização do Lloyd. — Renuncia do Dr. Andrade Pinto*

O Dr. Alberto de Andrade Pinto, director interino desde Novembro de 1918, solicitou, diversas vezes, sua exoneração ao Dr. Amaro Cavalcanti, ministro da Fazenda, mas sempre inutilmente, devido á alta confiança que inspirava ao Governo. Foi por isso que ainda se encontrou á testa dos negocios do Lloyd, quando este, em virtude do decreto n. 13.420, de 15 de Janeiro de 1919, foi transferido do Ministerio da Fazenda para o da Viação e Obras Publicas.

Essa transferencia fazia parte de uma serie de medidas tendentes a reorganizar, mais uma vez, e ainda assim a titulo precario, como veremos, o Lloyd, de accordo com as disposições do art. 70 da lei da receita e o art. 99, item, 34, da lei da despeza para o exercicio de 1919.

Ambas estas leis orçamentarias, a lei n. 3.644, de 31 de Dezembro de 1918, e a lei n. 3.674, de 7 de Janeiro de 1919, autorizavam essa reorganização, cujos pontos principaes deviam ser:

*a*) Autonomia administrativa e commercial;

*b*) recolhimento, em épocas prefixadas, dos saldos da receita, ao Thesouro Nacional;

*c*) subordinação dos serviços da Contabilidade do Lloyd á Directoria Geral da Contabilidade do Ministerio da Fazenda.

Em caso de insufficiencia de renda, o Governo abriria os creditos precisos para fazer face ao custeio.

Uma reforma em moldes tão imprecisos não podia permittir a reorganização verdadeiramente necessaria, capaz de eliminar as causas primarias do descontentamento justificado ou não do Governo ou do publico.

As referidas disposições legaes deixavam perceber que o assumpto não tinha sido estudado devidamente, e tanto era assim que o illustre Dr. Afranio de Mello Franco, então Ministro da Viação, ainda não sabia bem, em Fevereiro de 1919, a natureza e a extensão da reforma que devia realizar em seu novo departamento administrativo.

Esclarece sufficientemente o pensamento ministerial a seguinte nota fornecida aos jornaes da época (1):

"De accordo com a autorização do Congresso Nacional, o Lloyd Brasileiro vae ser reorganizado, ficando com a autonomia administrativa e commercial de que carece.

E' pensamento official estabelecer uma sociedade anonyma da qual participará o Governo com o grande capital representado pelo acervo do Lloyd dentro dos moldes mais ou menos da actual organização do Banco do Brasil.

Certos serviços existentes no Lloyd, da maior importancia e de grande interesse nacional, não poderiam ser executados por qualquer empreza, meramente particular, porque taes serviços poderão não deixar lucro ou produzirem "deficit". Em outros serviços, como o ensino profissional, que deve ser mantido, a constituição da reserva naval, o custeio de certas linhas de navegação para portos de menos importancia que não pódem ser desprezados mas que, entretanto, não seriam convenientemente feitos por particulares, a não ser que o Governo se dispuzesse a conceder subvenções. Estes onus não poderão se furtar á acção do governo, o qual desde que a empreza seja melhor apparelhada, poderá custeal-os, participando dos lucros da exploração.

O Governo absolutamente não cogita de arrendar o Lloyd, não só porque não foi autorizado a isso como egualmente porque tal medida, parece, não se lhe apresenta como a que melhor corresponda ao interesse nacional.

O plano de reorganização do Lloyd está convenientemente estudado de accordo com o que acima dissemos, afim de verificar-se se está incluido na concessão do poder legislativo ao Governo.

Caso não seja possivel realizar a reforma nos moldes de que cogita o Governo, por não a comportar a autorização para esse fim, será feito provisoriamente o preenchimento dos cargos vagos na administração do Lloyd e opportunamente será pedida ao Congresso a necessaria autorização para realizar os respectivos serviços de accordo com o plano já esclarecido."

Verificado, depois, que a transformação do Lloyd em sociedade anonyma não era possivel, dentro da autorização do Congresso, o Governo resolveu dar-lhe um director effectivo e organizar um novo regulamento dos serviços, na intenção de melhoral-os.

---

(1) "Brasil Ferro Carril" de 17 - 2 - 919.

Assim, em 7 de Março o Dr. Andrade Pinto passava a direcção do Lloyd ao General Dr. Alexandre José Barbosa Lima, voltando ao seu logar de superintendente do Trafego.

A administração do Dr. Andrade Pinto, interina como foi, não poude ter iniciativas especiaes, mas caracterizou-se por medidas de grande criterio e providencias de escrupulosa honestidade.

## ADMINISTRAÇÃO BARBOSA LIMA

### 149. — *Regulamento*

Quando o Dr. Barbosa Lima assumiu o seu cargo de Director, o novo regulamento do Lloyd ainda estava em estudos no Ministerio da Viação, que só em 16 de Abril o approvou, baixando o decreto n. 15.549.

Este regulamento separou da Superintendencia do Trafego os serviços da navegação, os quaes, unidos aos da antiga Superintendencia de Construcções, Machinas e Officinas, aos da secção medica e aos do ensino profissional, passaram a constituir uma superintendencia: a Superintendencia da Navegação.

Melhor mostrará as alterações do novo regulamento o seguinte quadro:

ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

| Em 1918 | Em 1919 |
|---|---|
| *Directoria* | *Directoria* |
| 1 — Expediente | 1 — Secretaria |
| 2 — Contabilidade e Estatistica | 2 — Contabilidade |
| 3 — Thesouraria | 3 — Thesouraria |
| 4 — Intendencia | 4 — Intendencia |
| 5 — Ensino Profissional | ..... |
| 6 — Serviço Medico | ..... |
| 7 — Contencioso. | 5 — Contencioso. |
| *Superintendencia do Trafego* | *Superintendencia do Trafego* |
| 1 — Superintendencia do Trafego | 1 — Chefia do Trafego |
| 2 — Navegação | ..... |
| 3 — Inspectoria de Linhas | 2 — Inspectoria de Linhas (1) |
| 4 — Agencias. | 3 — Agencias |

(1) Esta inspectoria foi supprimida em Outubro de 1919.

*Superintendencia de Construcções, Machinas e Officinas*

1 — Construcções

2 — Inspectoria de Machinas

3 — Sub-directoria das Officinas.

.....

*Superintendencia de Navegação*

1 — Chefia de Construcções, machinas e officinas

2 — Chefia da Navegação

3 — Chefia do Serviço medico

4 — Chefia do Serviço profissional.

O regimen das agencias foi alterado. Os agentes deixaram de ter porcentagens sobre a receita e de pagar as despesas de manutenção das agencias e respectivo pessoal; foram-lhes fixados vencimentos mensaes, que nas agencias brasileiras iam até a 2:000$000 e nas extrangeiras a 4:000$000; os seus empregados foram considerados empregados do Lloyd, que os podia admittir e dispensar, *ad nutum*.

O cargo de director seria de nomeação do Sr. Presidente da Republica e os dos superintendentes, chefes de serviço e agentes até 4ª classe seriam de nomeação ministerial, o que, aliás, vinha contrariar o espirito da lei, que procurava assegurar ao Lloyd autonomia administrativa.

O Dr. Barbosa Lima não teve interferencia na redacção do regulamento e teve que verificar, com as nomeações dos Drs. Paulo Pinheiro da Silva, Belisario Augusto de Souza, Augusto de Araujo Góes, Manoel Corrêa de Freitas, Samuel das Neves e outros, para agentes do Lloyd em portos extrangeiros, que essa autonomia era um tanto precaria.

150. — *Mudança de chefes de serviço*

O corpo administrativo, durante a gestão Barbosa Lima, foi transformado quasi que radicalmente.

Na Superintendencia da Navegação foi collocado, em 8 de Março, o Almirante Silvinato de Moura, continuando o Commandante Vital Brandão Cavalcanti a dirigir as construcções ,machinas e officinas até Junho, mez em que lhe foi dada a incumbencia de ir á America do Norte e á Inglaterra fiscalizar os dispendiosos concertos feitos em alguns navios.

Na Contabilidade, que deixou de ter um "sub-director" para ter um "chefe", o Dr. Antonio Joaquim Alves de Faria foi substituir, em 18 de Março, o Sr. Claudio Lobo, que passou a desempenhar as funcções de Inspector da Contabilidade junto ás agencias e depois as de agente, no Rio Grande do Sul.

A Superintendencia do Trafego, vaga pela retirada do Dr. Andrade Pinto, foi entregue ao Sr. Costa Pires e depois, em 28 de Maio, ao Dr. Alves de Faria, que deixou a Contabilidade ao Dr. J. D. Leite de Castro, ex-senador mineiro.

O Sr. Costa Pires foi demittido por motivos que tiveram larga repercussão na imprensa.

O Secretario, Sr. Francisco Alves Machado, passou, tambem em 28 de Maio, para a Contabilidade, onde foi exercer as funcções de sub-chefe, sendo substituido na Secretaria pelo Sr. Victor Hugo Aranha.

151. — *Programma administrativo*

O Dr. Barbosa Lima levou para o Lloyd a intenção de *desburocratizal-o* e *moralizal-o*. Este programma, concebido antes de conhecer as verdadeiras necessidades do Lloyd de *sciencia propria*, não poude ser realizado, conforme as intenções do seu illustre autor.

Muita cousa foi obtida na campanha encetada na defesa das rendas, com a abertura quasi que diaria de inqueritos e processos; mas no que se relaciona á *desburocratização* os resultados não podiam deixar de ser pequenos, para não dizer nullos, porque as muitas demissões, substituições e remoções de commandantes, chefes de serviço, agentes e outros funccionarios deviam difficultar e não facilitar o andamento da machina burocratica.

A attitude energica do Dr. Barbosa Lima contra qualquer abuso ou irregularidade de que tivesse conhecimento, creou-lhe lutas tremendas, como aquellas das demissões dos Commandantes Alvaro Graça e Durão Coelho, agente e sub-agente em New-York, e do Sr. Euclydes da Fonseca, agente em Santos.

152. — *Ensino profissional*

Logo depois de empossado, procurando cortar "despezas adiaveis, senão superfluas, incompativeis com as condições financeiras do Lloyd Brasileiro" (1), mandou que fossem interrompidas as obras de adaptação e construcção do edificio, destinado ás escolas profissionaes, á rua Visconde de Itaborahy, onde hoje funcciona uma dependencia do Correio Geral.

Como protesto a essa ordem, o Sr. Dr. Alvaro Ozorio de Almeida deixou a direcção do ensino profissional, enviando ao Dr. Barbosa Lima uma carta em que, com desassombro, fez conhecer o seu ponto de vista, contrario á medida tomada.

Ao Dr. Alvaro Ozorio de Almeida succedeu o Dr. Augusto Cesar de Pinna, e mezes depois o Professor Arnaldo Barreto.

O ensino profissional não foi extincto completamente, perdurando o ensino elementar da Escola Ramos de Azevedo e o do navio-escola "Wenceslão Braz".

O pensamento do Dr. Barbosa Lima, a respeito do ensino no Lloyd, ficou claramente evidenciado no seu officio de 9 de Julho de 1919, ao Sr. Ministro da Viação.

Nesse officio, o assumpto foi estudado, não sob o ponto da utilidade das escolas, sobre o qual não havia, nem podia haver discussões, mas sob o ponto de vista financeiro, ponto de vista, que preoccupava o então director do Lloyd, empenhado em "emancipal-o do ruinoso preconceito que por demais o identificava com os estabelecimentos officiaes, considerado pela maioria como uma repartição publica alimentada pelo Thesouro Nacional".

(1) Palavras da carta de 13 de Março de 1919 do Dr. Barbosa Lima ao Dr. Alvaro Ozorio de Almeida, publicada nos jornaes.

153. — *Addicionaes. — Accordo entre o Lloyd e a Associação de Marinheiros e Remadores. — Porcentagens da receita para as tripulações. — Regulamento da Associação dos Foguistas*

No mesmo mez de Março aboliu o Dr. Barbosa Lima os addicionaes da zona de costa e da zona de guerra, estabelecidos em 30 de Abril de 1917, por motivo dos perigos creados pela Grande Guerra.

Diante da carestia da vida, a suppressão desses addicionaes não foi bem recebida, mas como era justa, visto que a paz com a Allemanha já tinha sido objecto do decreto n. 3.618, de 21 de Dezembro de 1918, foi acceita sem protestos.

No intuito de diminuir o custeio dos navios, custeio superior ao dos navios de qualquer outra companhia de navegação nacional ou extrangeira, o Dr. Barbosa Lima pensou tambem em supprimir os "extraordinarios" pagos ao pessoal do mar. Esses "extraordinarios" eram gratificações de 1$000 para cada hora de trabalho prestado fóra do horario de 8 horas estabelecido para a faina commum.

Abusos condemnaveis eram frequentemente verificados nas folhas desses "extraordinarios". Marinheiros havia que quasi recebiam mais de "extraordinarios" do que das suas soldadas, e houve occasiões em que foram pagos "extraordinarios" a tripulantes por terem trabalhado, fóra das suas horas de serviço, na salvação do navio, isto é, na sua propria salvação.

A tentativa da suppressão desses extraordinarios originou, porém, uma gréve de marinheiros, neste porto e no do Rio Grande.

A acção do Governo naquella occasião não podia ser prompta e efficaz. Saindo ha pouco do tremendo conflicto mundial de 1914-18, o Brasil ainda vacillava, quanto á politica que devia ser seguida em relação ás questões operarias.

Além disso, a natural adversão do então chefe de Estado, Dr. Delphim Moreira, a tudo o que fosse violencia, contribuiu para que, diante das exigencias dos grevistas, fosse mantida certa liberalidade, que em outras circumstancias teria sido censuravel.

A greve, assim, só poude terminar com a celebração de um accordo entre o Lloyd e a Associação de Marinheiros e Remadores, que se apresentou, de egual para egual "como parte em litigio".

O accordo merece ser aqui transcripto, como subsidio para quando se tenha de escrever a historia do movimento operario entre nós:

"Fica nesta data firmado entre as duas partes em litigio o accordo abaixo, que será assignado, com os requisitos legaes, pelas partes litigantes e obedecerá ás seguintes condições:

I — Contra-mestre, 229$; marinheiros fieis, 202$; marinheiros, 189$; moços, 130$; boys, 58$500; horas de serviço extraordinario, 1$000.

II — O dia normal de trabalho será de oito horas.

III — A associação organizará o quadro dos maritimos desembarcados e fará a classificação dos mesmos em numeração seguida, segundo a ordem da antiguidade dos desembarques, comprovada essa pelas cadernetas expedidas pelas Capitanias dos Portos

e obriga-se a incluir no dito quadro os reservistas da Marinha de Guerra, bem como quaesquer outros matriculados nas Capitanias dos Portos, sejam ou não filiados á associação.

IV — Do quadro acima referido, que o Lloyd Brasileiro se reserva o direito de fiscalizar na séde da associação, por pessôa de sua confiança, será tirado, por ordem de antiguidade de desembarque, o pessoal maritimo necessario a provêr ás vagas que se forem verificando na tripulação dos navios do mesmo Lloyd.

V — A associação fornecerá ao Lloyd Brasileiro uma cópia do quadro a que se refere a clausula III e lhe irá communicando, sem demora, as alterações que nesse quadro se forem registrando.

VI — Ao direito de indicação garantido á associação dentro dos termos das clausulas III e IV corresponde, para o Lloyd Brasileiro o direito de recusar o indicado, até haver accordo entre as duas partes, que se empenharão em realizal-o promptamente, de modo a evitar os prejuizos decorrentes de delongas injustificaveis.

E porque assim tenham accordado, o Lloyd Brasileiro, representado pelo seu director-presidente e a Associação dos Marinheiros e Remadores, pelos seus orgãos legaes, assignam o presente documento, em duas vias.

Em tempo: — A clausula II fica sujeita a uma regulamentação de detalhes, que será feita de commum accordo.

Rio de Janeiro, 29 de Maio de 1919 — (Assignado) Alexandre José Barbosa Lima, director-presidente. — S. Moura, superintendente da navegação. — A. J. Alves de Faria, superintendente do trafego. — Pela Associação de Marinheiros e Remadores: João Vasconcellos. — Ernesto Nascimento. — João J. Caetano. — Zozimo Ferreira de Mendonça. — Anselmo Rosa."

Este accordo deve ser incluido entre as causas principaes do augmento da despeza com o pessoal, despeza que, sendo de 1.422:426$740 em Maio, passou no mez seguinte a 1.879:654$415.

Se o Dr. Barbosa Lima pensava que os "extraordinarios" deviam ser abolidos, por onerarem excessivamente o custeio dos navios, entendia, entretanto, que, para interessar as tripulações na guarda e transporte das cargas, fonte principal das rendas, era de justiça abonar, ás mesmas tripulações, determinadas porcentagens sobre a renda liquida dos navios, em cada uma de suas viagens redondas.

Assim, em 25 de Julho foi expedida a circular n. 118, que concedia, na razão de 1|3 para os commandantes e officiaes e 2|3 para os demais tripulantes, as seguintes porcentagens:

| | | |
|---|---|---|
| de | ½ °|° sobre receitas liquidas até. . . . . | 400:000$000 |
| de | 1 °|° " " " ". . . . . | 800:000$000 |
| de | ¾ °|° " " " ". . . . . | 1.200:000$000 |

Semanas depois, á vista das concessões feitas á Associação dos Marinheiros e Remadores, a directoria do Lloyd teve que attender tambem a um pedido da União dos Foguistas, baixando um regulamento especial para o serviço das guarnições de fogo.

O regulamento, incluido em circular aos commandantes, era este:

a) os cabos de machinas terão o seu trabalho determinado pelo 1° machinista, da fórma que mais convier, nunca excedendo de 8 horas cada um;

b) Os cabos caldeirinhas nos portos, terão 8 horas de serviço e 16 de folga, sendo que, aquellas ficarão ao criterio do 1° machinista, de accordo com as exigencias das operações de carga e descarga, e que serão aproveitadas o mais possivel como trabalho util;

c) os cabos de luz e frigorifico, terão 8 horas de trabalho e 16 de folga, sendo que aquellas serão determinadas pelo 1° machinista, conforme as exigencias da occasião;

d) todos os cabos trabalharão das 7 ás 16 horas, todos os dias uteis e domingos que forem vespera de sahida, exceptuando-se o dia 1° de Maio; sendo que o trabalho no domingo será feito por quarto;

e) nos portos de brocas o trabalho será das 7 ás 16 horas, para os foguistas e carvoeiros, ficando correndo quartos de 4 horas para os cabos de machinas. Quando a estadia no porto de broca não exceder de 48 horas, o trabalho será feito por quartos; que de dia, quer de noite, o pessoal de quarto é obrigado a trabalhar na limpesa que o machinista determinar, isto é, estando os fogos encostados ou abatidos, excepto limpeza de lixa, tiramentos de azeite e pintura, que não será feito no quarto da noite;

f) nos dias de sahida, os serviços serão feitos por quartos de 4 horas, ficando o pessoal de quarto sujeito á limpeza;

g) a guarnição do fogo é obrigada a remar em exercicios e soccorros.

h) todos os carvoeiros terão extraordinarios para botar fóra a cinza da estadia quando estiver o navio fóra da barra, exceptuando-se os que estiverem de quarto. Esta clausula só será observada nos vapores que não tenham ejector e naquelles em que fôr queimado carvão nacional, sendo que nos navios que tiverem ejector e houver necessidade dos demais carvoeiros descerem, ganharão elles extraordinarios;

i) nunca será contado como serviço extraordinario a retirada da cinza de bordo dos navios para a catraia, quando no porto do Rio de Janeiro;

j) a guarnição do fogo será obrigada a auxiliar o commandante todas as vezes que as condições de navegabilidade o exigirem, não sendo para isto cobrado extraordinarios;

k) será considerado força maior todo e qualquer accidente que ponha o navio em perigo, quer em portos nacionaes, quer em estrangeiros, ou em viagem;

l) em estadia aos domingos não se trabalha, e caso seja preciso, serão obrigados a trabalhar mediante extraordinario;

m) a limpeza do rancho deverá ser feita pelas carvoeiros aos sabbados; e

Unico — Serão contadas 8 horas de serviço, quando em trabalho effectivo, quer de quarto, com as caldeiras e machinas funccionando, quer com os fogos abatidos, ou apagados, caso em que serão occupados em outros trabalhos correlativos. — (A.) Manoel Benedicto da Natividade.

154. — *Concerto do material fluctuante*

Questão premente era a da reparação do material fluctuante, que a capitania do porto não deixava mais navegar, como o tinha feito durante a guerra.

Com a terminação do periodo excepcional da lucta tragica entre os submarinos allemães e as frotas alliadas, durante o qual as nossas autoridades navaes tiveram que facilitar, por todos os meios e de todos os modos, os transportes maritimos, voltaram as exigencias regulamentares anti-bellicas e d'ahi a quantidade relativamente grande de navios do Lloyd retidos neste porto, á espera de vistorias e de concertos.

No Rio Grande do Sul deu-se o mesmo. No mez de Agosto de 1909, mais de 50 °|° das chatas e rebocadores do Lloyd em trafego na Lagôa dos Patos estavam com os prazos das vistorias em secco excedidos.

Diversos vapores deixaram de escalar nesta capital para se subtrahirem ás exigencias regulamentares da capitania do porto, e assim poderem continuar em serviço.

As vistorias em secco e os concertos nas obras vivas eram difficultadas pela deficiencia de diques e carreiras disponiveis. Um dos diques da ilha de Mocanguê não podia ser utilizado, visto que nelle se achava o *São Salvador*, que lá entrado em 1918 de lá só poude sahir em 1919. (1)

155. — *Enfermaria e Pharmacia na Ilha da Conceição. — Secção Radiotelegraphica. — Quadro do Pessoal. — Suppressão da secção de dragagem. — Dispensa do armazem n. 15 do Cáes do Porto. — Fechachamento da officina do "Espirito Santo"*

Deve-se á administração Barbosa Lima a installação, no mez de Julho, da enfermaria da ilha da Conceição e o funccionamento, na mesma ilha, de uma pharmacia, com medicamentos no valor de mais de trinta contos de réis.

Tambem na mesma administração foi inaugurada a secção radiotelegraphica, que teve, em 1919, 1 chefe, 1 ajudante, 1 escripturario, 1 mecanico-electricista, 1 auxiliar e 1 continuo. Seu primeiro chefe foi o commandante Mario de Barros Barreto, da nossa Marinha de Guerra (2)

Em cumprimento de disposição regulamentar, foi organizado em Julho o quadro do pessoal. Nenhum funccionario foi dispensado e os que não foram incluidos no quadro foram considerados extranumerarios, para serem aproveitados nas vagas, que se dessem. Isto foi considerado o fim da "escandalosa invasão illimitada de candidatos a empregos" e o primeiro passo para libertar o Lloyd do "parasitismo politico".

Por superabundantes e dispendiosas, supprimiram-se a secção da dragagem, cujo pessoal recebia cerca de 150:000$000 annuaes, e a secção de balanços dos almoxarifados, que custava annualmente 18:000$000.

Para realizar economias foi dispensado o armazem n. 15 do Cáes do Porto, transferindo o seu serviço para o armazem n. 12. Houve, com isto, uma regular diminui-

(1) Veremos, paginas adiante, qual o motivo que prendia o "S. Salvador" no dique.
(2) Aviso n. 108, de 12 de Junho de 1919, do Ministerio da Viação.

ção de despeza, pois só no aluguel daquelle proprio eram pagos 20:000$000 por mez.

A officina existente a bordo do velho "Espirito Santo" foi fechada, por inutil e para evitar que para lá fossem, desnecessaria e irregularmente, desviadas obras, que deviam ser executadas nas officinas de Mocanguê e da Conceição.

## 156. — *Crise de transporte*

Providencias foram tomadas tambem para debellar a crise de transportes maritimos, que de dia para dia provocava reclamações mais violentas. A crise, em Agosto chegou a proporções inquietadoras. Verdadeiramente não havia crise de transporte por deficiencia permanente de tonelagem; havia, apenas, um "accumulo occasional" de mercadorias a e portar. O Governo, apezar disso, não podia permanecer indifferente, diante das reclamações que recebia, e reuniu, no Ministerio da Viação, os directores das emprezas de navegação para os ouvir.

O Conde Pereira Carneiro, da "Commercio e Navegação", declarou que a crise era menos grave do que parecia, porquanto havia navios, como o "Araguary", que esperavam carga, nos portos do norte, inutilmente. Tinha razão, em parte; de facto os effeitos da crise se manifestavam nos portos do sul, especialmente nos do Rio Grande.

O Sr. Henrique Lage, da "Costeira", opinou pelo concerto immediato dos navios da Lloyd Brasileiro, que aguardavam reparações.

O Dr. Barbosa Lima disse que não era facil "improvisar uma solução de accordo com a impaciencia dos productores", e que a solução seria augmentar a tonelagem chamando á activa os navios afastados do trafego. A solução da crise, no seu entender, era difficultada pelo deficiente apparelhamento dos portos e "pela independencia crescente do operario", pois não se podia mais contar com as "facilidades de collaboração espontanea do operariado" de outr'ora.

A crise, entretanto, foi resolvida depois pela remessa ao sul de diversos navios, entre os quaes o "Avaré" e o "Poconé".

Digno de registro é o phenomeno economico que então se verificou. Os negociantes que clamavam por transportes, obtido o transporte em navios como o "Poconé", soffreram consideraveis prejuizos, porque as mercadorias chegando aos portos destinatarios em grande quantidade (grande relativamente ás necessidades locaes) tiveram sua cotação repentinamente diminuida.

## 157. — *Renúncia do Dr. Barbosa Lima*

O combate incessante aos abusos encontrados, o proposito da reorganização administrativa do Lloyd, a crise de transportes e outras questões exigiram do Dr. Barbosa Lima trabalho exhaustivo e constantes vigilias. A saude alterou-se-lhe e então resolveu apresentar o seu pedido de exoneração, que foi acceito.

Em 4 de Setembro o Sr. Ministro da Viação nomeava interinamente director do Lloyd, o Dr. Antonio Joaquim Alves de Faria, superintendente do Trafego.

Para dar uma idéa do que foi, em synthese, a gestão do Dr. Barbosa Lima, servirá, pensamos, a seguinte carta, com que depoz o seu cargo nas mãos do seu substituto:

"Nas suas honradas mãos acabo de depôr o cargo de director do Lloyd, no exercicio do qual tive, durante cinco mezes, a leal, intelligente e proficua collaboração do distincto amigo.

Recolhendo-me ao socego do meu lar, acompanham-me as grandes impressões de uma digna convivencia com o infatigavel e integro superintendente do Trafego e chefe da Contabilidade, que ao Dr. Afranio de Mello Franco approuve, em bôa hora, dar-me para collega de directoria daquella empreza.

Se alguma cousa consegui realizar do programma complexo de reorganização e policiamento do Lloyd, devo-o á sua assidua cooperação e á feliz inspiração das suas iniciativas.

Creia que lhe fico profundamente reconhecido pelas constantes provas de carinhosa solicitude com que me acompanhou durante os *dias tormentosos* em que estive á testa dessa empreza.

Admirador sincero e amigo muito obrigado

(a.) *Alexandre José Barbosa Lima.*"

## ADMINISTRAÇÃO ALVES DE FARIA

### 158. — *Nomeações*

O Dr. Alves da Faria entregou a Superintendencia do Trafego ao Sr. Gastão de Almeida, antigo sub-director do Trafego, e a Superintendencia da Navegação, vaga com a renuncia do Almirante Silvinato de Moura, ao commandante Mario Aureliano da Silveira, e começou, sem perda de tempo, a tomar uma serie de providencias tendentes a normalizar os serviços, a diminuir a despeza, a movimentar a frota e a augmentar o trafego.

### 159. — *Providencias administrativas*

Diversas foram as medidas normalizadoras dos serviços, entre ellas a nomeação do Commandante Durão Coelho, para agente em New-York, as annullações das nomeações para agentes no estrangeiro dos Drs. Paulo Pinheiro da Silva, Bernardo Augusto de Souza, Augusto de Araujo Góes, Manoel Corrêa Detreitas, Samuel das Neves, Dario Bressane de Azevedo e outros, que não podiam cuidar, em terras estrangeiras, dos interesses do Lloyd com a efficiencia das casas de commercio lá estabelecidas, com capitaes e relações, e, além disso, com o conhecimento exacto dos usos e costumes maritimos locaes. Obedeceu ao mesmo fim — a normalização dos serviços — a dispensa de diversos funccionarios do Thesouro e de alguns officiaes de marinha, em commissão no Lloyd, entre os quaes o Capitão de Mar e Guerra Eng. Naval Vital Brandão Cavalcanti, superintendente das Construcções, Machinas e Officinas, na administração Ozorio de Almeida, e Commandante Samuel Pinheiro Guimarães, Inspector de linha e depois agente em Buenos Aires, postos novamente á disposição do Ministerio da Marinha.

Para diminuir as despezas de custeio reduziu o numero dos continuos, as guarnições das embarcações miudas, os funccionarios do Contencioso; supprimiu a Inspectoria de Linhas, contractou o serviço de estiva neste porto e arrendou o serviço de botequins e restaurantes a bordo.

Os continuos dos escriptorios e os tripulantes das embarcações miudas eram em numero excessivo, superior, portanto, ao exigido pelas necessidades do serviço.

O Contencioso foi confiado á competencia do Dr. Washington Tobias de Vasconcellos, antigo auxiliar juridico do Sub-Director da Contabilidade.

A suppressão da Inspectoria de Linhas se impunha. A creação de inspectores de Contabilidade e a providencia do Governo, mandando que a Inspectoria Federal de Navegação (ex-Inspectoria Federal de Viação Maritima e Fluvial) voltasse a fiscalizar o Lloyd, na parte relativa ao cumprimento das disposições do Regulamento da Marinha Mercante, tornaram-n'a completamente desnecessaria. O Decreto n. 13.799, de 9 de Outubro de 1919, veiu supprimil-a, dando ao Lloyd uma economia de 130:000$000 annuaes.

A estiva das cargas nos navios, empregando turmas de estivadores, retribuidos diariamente, encobria sérias irregularidades, difficilmente evitaveis. A estiva, por isso, foi contractada, neste porto, com os Srs. A. P. de Figueiredo & C.; e assim passou a ser paga pelas toneladas indicadas nos manifestos, tornando dest'arte a fiscalização facilima e completa.

O contracto para a execução dos serviços de botequins e restaurantes a bordo dos navios de passageiros e mixtos foi assignado entre o Lloyd e o Sr. José Ferreira Alves, em 1° de Dezembro de 1919. O arrendatario do serviço se obrigava a fornecer as bebidas e comedorias necessarias ao consumo dos passageiros e dos tripulantes, de accôrdo com as tabellas das refeições então em vigor.

O Lloyd pagaria as refeições pelos seguintes preços diarios:

| | |
|---|---|
| Refeições de 1ª classe . . . . . | Rs. 5$200 |
| " " 3ª " . . . . . | Rs. 2$200 |
| " dos officiaes e tripulantes . . . . . | Rs. 2$500 |

Para os funccionarios aduaneiros, da Policia Maritima, Saude do Porto, carvoeiros, estivadores, etc.:

| | |
|---|---|
| Almoço ou jantar de 1ª . . . . . | 2$600 |
| " " " " 3ª . . . . . | 1$200 |
| Café com bolachas . . . . . | $300 |

Os commissarios, os cosinheiros, os padeiros e os empregados de botequins deveriam ser pagos e alimentados por conta do arrendatario.

A fiscalização do preparo dos alimentos estaria a cargo do immediato e do medico. A louça, a cosinha e o combustivel seriam dados pelo Lloyd. (1)

---

(1) Interessante é a seguinte tabella de diarias:

| Anno | 1ª classe | 3ª classe | Officiaes | Tripul. | Observações |
|---|---|---|---|---|---|
| 1892 . . . . . | 3$000 | $800 | 2$000 | $800 | |
| 1895 . . . . . | 3$000 | 1$000 | 2$500 | 1$000 | |
| 1897 . . . . . | 4$500 | 1$300 | 2$500 | 1$300 | |
| 1903 . . . . . | 4$500 | 1$400 | 3$000 | 1$400 | |
| 1918 . . . . . | 4$200 | 1$800 | 4$200 | 1$800 | |
| 1919 . . . . . | 5$200 | 2$200 | 2$500 | 2$500 | Contracto |

O contracto, porém, não entrou em execução pela falta de idoneidade do contractante. Logo no primeiro fornecimento, feito ao "Pará", ficou patenteada a sua inidoneidade. O rancho era de má qualidade e insufficiente. Outra prova de inidoneidade foi a falta do recolhimento da caução contractual á Thesouraria do Lloyd. O Dr. Alves de Faria não vacillou: rescindiu o contracto e providenciou para que o serviço de camara a bordo continuasse como dantes até ser encontrada nova solução destinada a reduzir a despeza.

Para obter o mesmo fim — diminuição de despeza — pensou tambem em neutralizar a alta enorme dos preços do carvão nacional e estrangeiro, utilizando o oleo em maior escala como combustivel. Nada fez, porém, a este respeito, porque o Dr. Honorio da Fonseca, estudando o assumpto, chegou a conclusões contrarias á realização do emprehendimento. (1)

Obedecendo aos mesmos intuitos de economia, mandou que a linha do Norte tivesse como ponto terminal o porto de Belém e não o de Manáos. A navegação entre estes dois portos seria feita por navios especiaes, de custeio inferior ao dos navios de grande cabotagem, como o "Pará", o "Ceará" e outros. A intenção era diminuir despeza e manter no rio Amazonas uma navegação propria, em correspondencia, porém, com os vapores das linhas oceanicas.

A necessidade das baldeações de passageiros e cargas no porto de Belém e o typo dos navios que lá foram mandados, o "Javary" e o "Almirante Jaceguay", luxuosos e bons, mas construidos para climas frios ou temperados, levantaram protestos vehementes dos deputados amazonenses ao Congresso Federal, o que servia, aliás, para provar que o criterio e exclusivamente commercial não póde ser a orientação dos administradores do Lloyd. O Sr. Medeiros e Albuquerque, escrevendo na *Noite* de 12 de Dezembro de 1919, poz a questão nos seus verdadeiros termos:

"O ponto de vista do director do Lloyd é estrictamente commercial. E' um modo de entender as cousas, que lhe tem sido reclamado por muita gente. Mas ha nisso um absurdo. O Lloyd Brasileiro tem por força de adoptar certa orientação politica — não da politica politicante e politiqueira que occupa tanta gente — da politica nacional no seu mais alto sentido. Pouco importa que alguns jornaes reclamem formalmente a orientação exclusivamente commercial. Esses mesmos jornaes continuam a gosar, com muito prazer, o favor, onerosissimo para o Lloyd Brasileiro, de conduzir cada tonelada de papel de Nova York para o Brasil, por 50$. Nesse caso elles comprehendem admiravelmente que o Lloyd não deve ser apenas uma machina para ganhar dinheiro."

### 160. — *Movimentação da frota*

A movimentação da frota dependia de concerto dos navios parados, neste porto, em quantidade não pequena. A directoria do Lloyd, por isso, não podia deixar de volver suas attenções para os serviços dos diques e das officinas das ilhas de Mocanguê e Conceição. Foi, justamente, um dos caracteristicos da gestão Alves de Faria, a preoccupação do funccionamento efficiente e economico das officinas. As modificações introduzidas

(1) "Correia da Manhã", de 25 de Outubro de 1919.

na organização dessas officinas e os objectivos que, com essas modificações, se queriam attingir, resaltam das declarações claras e francas do Dr. Alves de Faria ao *Jornal do Commercio*, que aqui transcrevemos:

"As officinas do Lloyd contavam dous mil operarios, com uma despeza superior a 400 contos de réis por mez; o trabalho produzido, porém, talvez não equivalesse ao de quinhentos homens. Havia assim um duplo prejuizo: a sangria exhaustiva aos cofres do Lloyd e a permanencia prolongadissima dos navios neste porto. Os mestres das officinas mandavam e desmandavam alli, annullando a acção do director das mesmas; decretavam que tal navio só sahiria do dique em determinado dia, fosse qual fosse a urgencia que delle tivesse o trafego. O *São Salvador*, que entrára no dique n. 1 em Março de 1918, tinha a sua sahida marcada para Março de 1920! Discordando desse decreto, comecei a trabalhar com tarefeiros rebitadores para fazel-o sahir do dique a 15 de Novembro ultimo; como, porém, esses rebitadores dependiam dos chapeadores da officina de caldeireiros de ferro e o mestre dessa officina se oppunha subterraneamente ao projecto da Directoria, o navio só desoccupou o dique no dia 20 de Novembro e isso mesmo através das maiores difficuldades.

Quanto á despeza de material a cousa era fantastica: os mestres pediam ao Almoxarifado o que entendiam e o que pediam se lhe dava...

O director das officinas, engenheiro competente, com longos annos de serviço, no seu posto, alquebrado e o espirito desilludido pela série de erros administrativos a que assistia, não tinha forças para reagir contra a prepotencia da mestrança. E as cousas iam de mal a peor...

Entre os dous mil homens distribuidos pelas officinas de Mocanguê, Conceição e Fluctuante, havia e ha grande numero de operarios habeis e esforçados, mas essa habilidade e esse esforço eram totalmente inutilizados pela inercia criminosa dos eleitores que lá haviam sido admittidos. Só apontadores havia 43, subindo o numero de vigias a 56 e de tal especie eram taes vigias que o proprio director das officinas me declarou varias vezes poder chegar a qualquer das ilhas, á noite em bote, e desembarcar, sem ser visto pelos vigilantes.

O pessoal do carvão era um exercito. Em 11 mezes só com a movimentação desse combustivel na ilha, recebimento dos navios e fornecimento ás unidades do Lloyd, despenderam-se mais de mil contos de réis. O restaurante montado na ilha da Conceição com magnifica padaria ao lado gastava de soldadas mensaes perto de dous contos de réis. Era facto normal ter oito carvoeiros diariamente como ajudantes de cosinheiro. Em Novembro ultimo forneceu esse restaurante aos carvoeiros 19.002 refeições.

As minhas visitas diarias ás duas ilhas mostravam-me esse descalabro intoleravel e assim resolvi agir depois de ponderado exame.

Os tarefeiros do rebitamento do "São Salvador" me haviam mostrado o caminho a seguir: reduzir a tarefa ou a pequenas empreitadas todos aquelles serviços que se pudessem enquadrar nesse regimen, como fossem o chapeamento, o rebitamento, o calafeto, a pintura e outros.

A officina de caldeireiros de ferro contava 160 cravadores e mais 200 ajudantes, além de innumeros aprendizes.

Com esse pessoal se poderiam formar 80 ternos de cravação; entretanto, não consegui formar nem 20 ternos, donde se conclue logicamente que havia operarios com o nome de cravadores que não o eram absolutamente.

Maduramente estudado o assumpto, a Directoria fez o primeiro movimento em Novembro, dispensando 83 operarios da turma mixta, 45 calafates, o mestre e contra-mestre de calafate, 160 cravadores, 160 ajudantes, 6 encarregados de turma e 18 apontadores.

Feito isto, intensificou as tarefas de cravação e de calafeto e esperou que o caminho em que entrava levantasse o animo dos operarios restantes e os levasse a bom rumo.

Esperou em vão todo o mez de Novembro: os chapeadores continuaram na mesma persistencia passiva tolerada, ou talvez incentivada pelo mestre e contra-mestre dos caldeireiros de ferro.

A officina de pintura consumia quantidade monstruosa de tinta. A bordo dos navios muitos operarios encontrei em pleno descanso nas horas de trabalho.

De nada valeu, pois, o meu primeiro gesto, tendo a Directoria de recorrer ao segundo, este um pouco mais energico, dispensando 151 caldeireiros de ferro, 114 pintores, 131 carpinteiros, 5 mestres e contra-mestres, 27 vigias, 18 apontadores e 237 carvoeiros." (1)

Apezar disso, os resultados obtidos não foram satisfatorios.

O systema de "tarefas" adoptado na remuneração dos operarios, superior sem duvida, theoricamente, ao antigo systema de "salario diario", tem tambem sérios inconvenientes e permitte abusos só evitaveis quando o director dos serviços dispõe de um corpo de auxiliares convenientemente preparados. Parece-nos que esses auxiliares faltaram ao Dr. Alves de Faria. (2)

Durante a administração do Dr. Alves de Faria foi augmentado um dos diques da ilha de Mocanguê e foram construidas duas pontes para a atracação dos navios em concerto, anteriormente amarrados a boias.

Foi em 20 de Novembro de 1919 que o *São Salvador* sahiu do dique.

Esse navio foi retirado do trafego em 1908. Dez annos depois a directoria quiz vendel-o como ferro velho; mas a conselho do Commandante Simmonard foi entregue ás officinas para ser reparado.

Depois de encommendar aos Estados Unidos as novas chapas para o fundo do navio, as officinas puzeram-n'o no dique e lhe tiraram as chapas a substituir.

Não vindo, em tempo, por motivos diversos, as chapas encommendadas, o *São Salvador* ficou retido no dique até 1919.

---

(1) "Jornal do Commercio", de 14-1-920.

(2) Melhores resultados teriam sido obtidos da remuneração mixta, que consiste no pagamento aos operarios de uma "diaria" e de uma "porcentagem" sobre essa diaria, no caso de ser executado trabalho superior ao trabalho médio conhecido. (J. Webner, "Factory Cost", e Ermanno Bettini, "Cantieri navali".)

161. — *Augmento do trafego*

O augmento do trafego foi procurado no estabelecimento de linhas de navegação para Genova e para Hamburgo e de uma linha para Nova Orleans, com escala em Cuba, attendendo a pedidos insistentes de importantes casas cubanas.

162. — *Contracto com a "Marconi". — Contracto com a Companhia Minas e Viação de Matto Grosso*

Tratando de factos administrativos da gestão de 1919, não podemos deixar de fazer referencias á assignatura, em fins desse anno, de tres importantes contractos: dois celebrados com a "The Marconi International Marine Communications Company" e um com a "Companhia Minas e Viação de Matto Grosso". Os contractos com a "Marconi" foram concluidos em 11 de Novembro e tiveram por fim innovar *sine die* o contracto de 10 de Junho de 1913, relativo ao fornecimento, conservação e operação de 28 installações radiotelegraphicas, e á installação, conservação e operação de novos apparelhos radiotelegraphicos em mais 12 navios. Os mesmos contractos, autorizados pelo aviso n. 220, de 4 de Novembro, do Ministerio da Viação, deram á Marconi o direito de receber um determinado aluguel pelos apparelhos e metade da receita respectiva, sendo pagos pelo Lloyd os radiotelegraphistas, embora de nomeação da Marconi. Convém notar que o Lloyd explorava directamente as installações de telegrapho sem fio em 14 vapores, de modo que, em 1919, as installações radiotelegraphicas de toda sua frota podiam ser assim distribuidas:

*Installações operadas pela Marconi:*

PAQUETES — Acre, A. Jaceguay, Aymoré, Bahia, Brasil, Ceará, Javary, Manáos, Maranhão, Florianopolis, Iris, Laguna, Mercedes, Minas Geraes, João Alfredo, Pará, Oyapock, Rio de Janeiro, Ruy Barbosa, S. Paulo, Satellite, Servulo Dourado e Sirio.

VELEIRO — W. Braz.

CARGUEIROS — Goyaz, Sergipe e Tapajoz.

REBOCADOR — Commandante Belham.

*Installações contractadas com a Marconi:*

PAQUETE — Mayrinck.

CARGUEIROS — Amazonas, Bocaina, Borborema, Bragança, Guajará, Ibiapaba, Mantiqueira, Pyrineos, Tabatinga e Tocantins.

VELEIRO — Mearim (actual Saldanha da Gama).

*Installações operadas pelo Lloyd:*

Avaré, Benevente, Campos, Caxias, Curvello, Cuyabá, Macapá, Maranguape, Poconé, Prudente de Moraes, Santos, Uberaba, Cubatão e Purús.

Em 1919 a despeza liquida media da exploração das 14 installações, a cargo do Lloyd, foi de cerca de 6:200$000 por mez; a das installações a cargo da Marconi foi de cerca de 16:500$000. A receita mensal de todas as installações attingiu, approximadamente, a 1:000$000, quantia que, por certo, augmentará com o tempo.

O contracto com a Companhia Minas e Viação de Matto Grosso veiu substituir o celebrado em 17 de Agosto de 1918, do qual foram alteradas algumas clausulas. Em consequencia do novo contracto foram substituidos o paquete *Diamantino* e o cargueiro *Ladario*, vapores que passaram a trafegar na Lagôa dos Patos, no Rio Grande, e foram diminuidas as taxas de arrendamento, as quaes ficaram assim fixadas:

*a*) 50 o|o da renda bruta semestral até 2.500:000$000;
*b*) 10 o|o do excesso dessa renda até 5.000:000$000;
*c*) 15 o|o do excesso da renda de 5.000:000$000.

## 163. — *Ensino profissional*

Sobre o ensino profissio nal, diremos apenas que o Dr. Alves de Faria não procurou supprimil-o, embora estivesse convencido de que o seu custeio devia correr por conta dos poderes publicos. Em Novembro, o corpo docente das escolas profissionaes enviou ao Sr. Presidente da Republica, por intermedio do Sr. ministro da Viação, um longo memorial, pedindo a officialização das escolas, subordinando-as ao Ministerio do Interior. O memorial era acompanhado de extenso parecer favoravel do Dr. Hugo Simas. O numero de alumnos matriculados em 1919 foi o seguinte:

| | |
|---|---|
| Escola Commandante Midosi | 145 |
| " Azevedo Ramos | 358 |
| Navio-Escola | 35 |

* * *

## 164. — *Resultados da exploração dos navios e do exercicio em 1919*

As tres administrações de 1919, a segura do Dr. Andrade Pinto, a movimentada do Dr. Barbosa Lima e a intensa do Dr. Alves de Faria, produziram os resultados expostos nos dois quadros, que se seguem:

## RESULTADO DA EXPLORAÇÃO DOS NAVIOS

| LINHAS | RECEITA | CUSTEIO | SALDO | DEFICIT |
|---|---|---|---|---|
| Europea . . . . | 13.371:537$286 | 9.106:617$138 | 4.264:920$148 | |
| Americana . . . | 10.688:141$500 | 6.252:109$341 | 4.436:032$159 | |
| Norte-Sul . . . | 22.573:395$614 | 15.002:756$394 | 7.570:639$520 | |
| Norte . . . . | 10.855:808$338 | 12.221:474$973 | | 1.365:666$635 |
| Amarração . . . | 1.420:675$361 | 1.054:446$888 | 366:228$473 | |
| Sergipe . . . . | 1.434:319$343 | 2.009:999$254 | | 575:679$911 |
| Caravellas . . . | 44:098$810 | 79.916$268 | | 35:817$458 |
| Rio da Prata . | 4.878:606$480 | 2.492:434$694 | 2.386:171$786 | |
| Sul . . . . . | 4.288:137$648 | 4.879:383$374 | | 591:245$726 |
| Paraná . . . . . | 210:956$070 | 576:483$319 | | 365:527$249 |
| Laguna . . . . . | 692:764$910 | 793:490$751 | | 100:725$841 |
| Porto Alegre . | 273:526$776 | 323:355$281 | | 49:828$502 |
| Lagôa Mirim . . | 357:967$835 | 653:800$775 | | 295:832$940 |
| Extra (Campos) | 852:443$830 | 65:477$983 | 786:965$847 | |
| Despezas de conservação . . | | 1.990:640$852 | | 1.990:640$852 |
| Total . . . . | 71.942:380$104 | 57.502:387$285 | 19.810:957$933 | 5.370:965$114 |
| | | 14.439:992$819 | | 14.439:992$819 |
| Saldo | 71.942:380$104 | 71.942:380$104 | 19.810:957$933 | 19.810:957$933 |

## RESULTADO DO EXERCICIO DE 1919

### RECEITA

| | |
|---|---|
| Vapores do Lloyd . . . . . | 44.392:320$661 |
| Vapores ex-allemães . . . . . | 27.550:059$443 |
| Pequenas embarcações . . . . . | 1.522:478$570 |
| Trapiches . . . . . | 2.325:611$033 |
| Estiva . . . . . | 26:264$350 |
| Officinas . . . . . | 11.393:999$341 |
| Diques . . . . . | 627:907$020 |
| Telegrapho sem fio . . . . . | 24:404$588 |
| Barcas d'agua . . . . . | 129:423$400 |
| Desinfecção . . . . . | 9:652$000 |
| Receita eventual . . . . . | 1.004:027$539 |
| Receita diversas . . . . . | 2.481:163$268 |
| Colchoaria . . . . . | 395:391$408 |
| Embarcações sequestradas . . . . . | 2.014:011$420 |
| Total . . . . . | 93.860:714$041 |

DESPEZA

| | |
|---|---|
| Vapores do Lloyd | 39.127:838$465 |
| Vapores ex-allemães | 18.374:548$820 |
| Pequenas embarcações | 1.879:314$263 |
| Trapiches | 1.397:120$322 |
| Estiva | 307:746$581 |
| Officinas | 9.950:867$234 |
| Diques | 170:664$210 |
| Telegrapho sem fio | 253:818$073 |
| Barcas d'agua | 173:791$647 |
| Desinfecção | 28:001$695 |
| Despezas geraes | 4.654:072$273 |
| Despezas diversas | 6.663:658$362 |
| Ensino profissional | 264:252$773 |
| Colchoaria | 218:078$751 |
| Embarcações sequestradas | 1.525:707$743 |
| *Saldo verificado* | 8.871:232$829 |
| Total | 93.860:714$041 |

O saldo de Rs. 8.871:232$829 não representa, porém, a verdade. Os dados acima são os da escripta, mas só merecem fé até certo ponto. Embora não concordando com o processo exposto no relatorio do Lloyd de 1919, pelo Dr. Frederico Burlamaqui, processo pelo qual em vez desse saldo é demonstrado o deficit de Rs. 13.047:101$108, não podemos deixar de reparar, como aliás temos feito no exame de resultados dessa natureza relativos a outros exercicios, que na demonstração acima não figura nenhuma parcella correspondente a fundos de depreciação, seguros, reserva, etc. No balanço encontramos, além disso, considerada como valorização do material fluctuante a enorme somma de Rs. 11.957:053$231, dispendida em reparações de unidades da frota.

Devemos salientar que em 1919 foram recolhidas ao Thesouro Nacional as seguintes importancias:

| | |
|---|---|
| 31 de Maio | 823:280$103 |
| 14 de Novembro | 809:237$933 |
| 31 de Dezembro | 45:424$430 |
| Total | 1.677:948$766 |

165. — *Reforma do Lloyd*

Antes de nos occuparmos dos factos principaes de 1920, falaremos dos trabalhos legislativos de 1919, que permittiram, no anno seguinte, a adopção do regimen administrativo em que o Lloyd actualmente se encontra.

Em 20 de Setembro de 1919, poucos dias depois da nomeação do Dr. Alves de Faria, o Sr. Presidente da Republica enviou ao Congresso a seguinte

MENSAGEM

Srs. Membros do Congresso Nacional — Em quasi trinta annos de vida accidentada e atravez das mais variadas modificações em sua constituição, o Lloyd Brasileiro, como empreza particular, tem sempre pesado na economia nacional, e, ao contrario do que se observa com outras companhias nacionaes congeneres, nunca poude libertar-se do regimen dos *deficits*, que o levaram á fallencia e ao desapparecimento como pessoa juridica.

Submettido em 1913 ao regimen da officialização, o Lloyd, como industria explorada directamente pelo Estado, exposta a intervenções estranhas, indebitas e perturbadoras, tem tido uma existencia das mais precarias, mesmo na quadra em que largas perspectivas de lucro se abriram pela guerra recem-terminada a todas as emprezas de navegação do mundo.

Assim, empreza particular, com plena autonomia, ou empreza official, inteiramente subordinada ao Governo, tanto em uma como em outra phase, o Lloyd não correspondeu aos seus fins, não serviu aos interesses collectivos, mas favoreceu aos interesses particulares dos proprios organizadores.

O Governo está se esforçando por melhorar a administração do Lloyd, dando-lhe uma feição mais pratica, defendendo-o das influencias que o teem perturbado e removendo os elementos de desorganização que ellas geraram. Tem o Governo fundadas esperanças de que a sua acção será grandemente proveitosa ; mas tal é a perturbação em que se encontram os serviços que é bem possivel que os seus esforços não obtenham resultados decisivos. Neste caso torna-se preciso pensar em uma reforma radical da empreza.

A alienação, de exito duvidoso em épocas normaes, seria altamente inconveniente neste momento, em que as precarias condições decorrentes da officialização do Lloyd concorreram poderosamente para a desvalorização do seu acervo.

Mais inconveniente ainda seria o arrendamento. Neste, o interesse do arrendatario se traduziria, como acontece sempre, pelo maior aproveitamento possivel do material no prazo de contracto, com prejuizo da conservação dos bens, de sorte que estes, findo o arrendamento, teriam de voltar completamente desvalorizados á posse da União. renovando-se então, mais aggravadas, as difficuldades de agora.

A solução mais acertada, parece-me, será applicar ao Lloyd a organização mixta que se adoptou para o Banco do Brasil, na qual se consorciam os interesses privados com os do Estado, e a intervenção deste fica subordinada á sua qualidade de accionista, com os mesmos direitos conferidos aos demais pela lei e pelos estatutos.

Esta formula tem a vantagem de manter a autonomia commercial da empreza, sem excluir a fiscalização do Governo, e, alliando os interesses dos accionistas ao interesse da communhão, estabelecer um systema de perfeito equilibrio entre o capital particular e o do Estado, tambem considerado accionista. Assim associados os dois interesses e os dois capitaes, exercerão uns sobre os outros uma benefica vigilancia, que muito contribuirá para mais facil consecução do objectivo commum.

Prevenindo a hypothese de não surtir a acção do Governo os effeitos que elle espera,

venho solicitar para o assumpto a vossa esclarecida attenção, [illegible] conveniente, autorizeis o Poder Executivo a promover e realizar a reforma do Lloyd, nos termos indicados e no momento que julgar opportuno.

Rio de Janeiro, 20 de Setembro de 1919, 98º da Independencia e 31º da Republica.

(a) *Epitacio Pessoa.*

Como se vê, o Governo, não satisfeito com os resultados do Lloyd, ao [illegible] *generis* de proprio nacional, sem os caracteristicos de repartição publica, [illegible] documento, com serenidade, as soluções possiveis: a alienação, o arrendamento e a transformação da empreza numa sociedade anonyma. Nada diz quanto á officialisação completa, nos moldes da Central do Brasil, e aconselha a ultima das [illegible] tadas, como a mais vantajosa aos interesses da União.

Na imprensa o assumpto foi discutido e alguns, defendendo a alienação, [illegible] teram o ponto de vista do Governo, achando que a solução lembrada não [illegible] a necessaria autonomia administrativa do Lloyd, pois que o conservaria ainda sob as influencias politicas anteriores.

O Congresso, entretanto, comprehendeu os intuitos do Governo e, [illegible] encontro dos desejos deste, autorizou-o (Decreto n. [illegible] de 26 de Dezembro de 1919) a reorganizar o Lloyd, nas bases que entendesse escolher.

Nas paginas seguintes continuaremos a acompanhar a gestão Alves de Lima em 1920 e trataremos da de seu successor.

## LLOYD BRASILEIRO

(Patrimonio Nacional)

Anno de 1920

*Administração Alves de Faria*

### 166. — *Projecto de reforma do Lloyd e sua situação financeira*

Apezar da ampla autorização dada pelo poder legislativo ao Governo, em fins de 1919, para reformar o Lloyd não se pensou no principio de 1920, nessa reforma. Esta não podia ser feita de afogadilho e emquanto não viesse o Lloyd continuaria a ser administrado por delegado de confiança do Ministerio da Viação.

Em 1920, por isso, encontramos ainda na direcção dessa empreza de navegação, parte do patrimonio nacional, o Dr. Alves de Faria, empenhado na realização do programma, do qual esperava normalizar completamente os serviços e, ainda, recolher saldos ao Thezouro.

A sua actividade administrativa continuava a ser intensa, interrompida, apenas, de vez em quando, por missivas aos jornaes explicando os seus actos, quando mal comprehendidos ou mal interpretados.

A situação financeira parecia menos má.

O Dr. Alves de Faria, em carta dirigida em fins de Dezembro de 1919 ao relator da Commissão de Finanças da Camara dos Deputados, affirmára que no exercicio de 1920 recolheria ao Thezouro *no minimo* a renda liquida de 4.000:000$.

Apezar disso, o Governo Federal não tinha plena confiança no resurgimento do Lloyd e uma prova disso nós a temos na nota do Sr. Presidente da Republica, de 28 de Janeiro de 1920, redigida a proposito dos navios ex-allemães.

### 167. — *Serviços de camara e das agencias*

Os primeiros actos do Dr. Alves de Faria, em 1920, visaram melhorar os serviços de camara e agencias.

Para melhorar o primeiro, resolveu entregar aos commissarios os bars e os restaurantes de bordo, pagando-lhes o Lloyd, por passageiro e por tripulante, um tanto por dia.

Uma consequencia desta medida foi a desnecessidade dos armazens de comestiveis do Almoxarifado Central, visto que os Commissarios tinham a mais ampla liberdade

de comprar o rancho, onde e de quem quizessem. Para tal fim as agencias lhes supprian o dinheiro necessario, de accordo com as instrucções expedidas pela Directoria.

Para melhorar o serviço das agencias e obter augmento de receita, dependente em grande parte da bôa vontade dos agentes, foi modificado o regimen das agencias, restabelecendo as porcentagens sobre a receita liquida, calculada de modo á permittir que cada agente obtivesse os recursos precisos para manter o pessoal, que lhe era necessario, e uma remuneração razoavel pelos seus esforços.

## 168 — *Ensino profissional*

Mais uma vez foi modificado o regimen do ensino profissional.

Um novo regimento interno das escolas do Lloyd, organizado pelo professor Arnaldo Barreto, foi approvado em 13 de Março de 1920. De accôrdo com as novas disposições regimentaes as escolas deviam constituir um curso de estudos de 8 annos.

Até o 6° anno, o curso devia ser geral ; no 7° se especializaria para o preparo de machinistas ou de pilotos.

Ao terminarem o 4° anno da escola com a approvação com media superior a 8, os alumnos receberiam um certificado de taifeiro, carvoeiro ou foguista.

Ao terminarem o 6° anno, com approvação superior á media 6, os alumnos seriam encaminhados para os cursos de pilotos ou machinistas.

Os alumnos, que tivessem alcançado uma nota superior a 6, seriam promovidos para o navio escola *Wenceslau Braz*, se destinados á navegação, e, para um navio commum, se destinados ás machinas.

Depois de adquirida a pratica no navio escola, o alumno tinha ainda um anno de pratica a bordo, antes de ser nomeado 3° ou 2° piloto.

Os candidatos a machinistas só o seriam depois da pratica de um anno a bordo.

A escola tinha 1 director, 1 vice-director, 1 medico, 1 secretario, 23 professores, 5 instructores, 3 escripturarios, 1 zelador, 1 continuo e 8 serventes, percebendo do Lloyd, annualmente, vencimentos superiores a 220 contos de reis.

## 169. — *Modificações no pessoal superior*

Em principio de 1920 deram-se algumas modificações no pessoal administrativo superior.

A Thesouraria perdeu a actividade do Sr. Arthur Furtado, substituido pelo Sr. Leopoldo Pereira.

O Sr. Arthur Furtado passou a ser agente em Santos.

O Commandante Mario Barros Barreto foi chamado, em 8 de Janeiro, a exercer as funcções de Superintendente da Navegação; o Commandante Sigmaringa, em 3 de Março, as de chefe das officinas, em substituição do Dr. Henrrio da Fonseca, e o Sr. Francisco Machado, em 11 do mesmo mez, as de Intendente, indo substituir o Sr. Juvencio Watson, demissionario.

170. — *Pulverização do carvão*

O Sr. Dr. Honorio da Fonseca fôra incumbido de ir estudar nos Estados Unidos, o importantissimo problema da pulverização do carvão nacional. A Inglaterra, em fins de 1919, tinha prohibido a exportação do carvão para o Brasil e este artigo em 1920 ia encarecendo vertiginosamente. O nosso carvão ia sendo consumido nas fornalhas de nossas machinas maritimas em quantidade cada vez maior, mas verificado que o carvão nacional deve ser fornecido em quantidade dupla do carvão estrangeiro pelo seu limitado poder calorifico, uma nova difficuldade surgiu: a insufficiencia das carvoeiras e o sacrificio consequente do espaço destinado á carga.

No Rio Grande do Sul, por exemplo, os pequenos navios *Rio Grande* e *Juncal*, da linha da Lagôa Mirim, recebendo carvão nacional para a viagem até Santa Victoria, quasi que ficavam sem espaço para o recebimento das cargas. Em outros vapores, o consumo do carvão nacional ficava mais caro do que o consumo do carvão estrangeiro, a preços elevados, porque a economia no valor do combustivel era excedida pelo prejuizo da perda do frete correspondente á carga que deixava de embarcar. A pulverização do carvão nacional revestia-se, pois, de inapreciavel importancia e justificado era o interesse do Dr. Alves de Faria em tornar economico o emprego do carvão nacional. A um diario desta cidade, sobre o assumpto, fez esse director do Lloyd as seguintes declarações:

> "Estou convencido de que o carvão nacional tal qual é hoje fornecido ao mercado não póde por si só occorrer ás necessidades do trafego do Lloyd Brasileiro; para isso seria precizo augmentar muito a capacidade das carvoeiras em detrimento da capacidade dos porões, o que seria contraproducente.
>
> Creio que a pulverização do carvão nacional resolverá plenamente o problema; empenho-me fortemente por isso, e agora mesmo está em viagem para a America do Norte, o competente engenheiro Honorio Fonseca, designado especialmente pelo Sr. Ministro da Viação para estudar o assumpto naquelle paiz.
>
> Os relatorios e informações que tenho constantemente recebido do commandante Durão Coelho, nosso agente em New York, permittem-me as mais fundadas esperanças" (1).

171. — *Fretamento de embarcações á Companhia Brasileira de Transportes de Carvão*

A escassez do carvão estrangeiro em nossos portos e a difficuldade em importal-o, deante das restricções e prohibições norte americanas e inglezas, fizeram surgir o plano da constituição de uma empresa para movimentar as hulheiras rio-grandenses e exportar em larga escala o seu carvão.

Nasceu dahi a "Companhia Brasileira de Transportes de Carvão", a cuja frente se collocou o Dr. Manoel Buarque de Macedo.

A nova companhia não contando, porém, com grandes recursos iniciaes, recorreu ao Lloyd, como anteriormente fizera a Companhia Carbonifera Jacuhy, para obter

(1) "Diario Allemão" de 19 - 4 - 920.

certo numero de embarcações. Os poderes publicos não podiam deixar de offerecer amparo ás suas aspirações, certos de que os beneficios trazidos ao paiz pela nova empreza seriam superiores aos prejuizos que o Lloyd por ventura tivesse com a cessão de algumas de suas unidades.

A Companhia Brasileira de Transportes de Carvão queria afretar os vapores *Cabotão* e *Ibiapaba*, os rebocadores *S. Gonçalo*, *S. Pedro* e *Primavera*, as chatas *Janeiro*, *Fevereiro*, *Março*, *Abril*, *Satanita*, *Scylla*, *Sphinx*, *Stella*, *Semiramis* e *Seraphina*.

Houve por parte da directoria do Lloyd, como era natural, uma certa relutancia na cessão desse material fluctuante; mas, afinal, ella teve que cumprir as ordens superiores, inspiradas no desejo de auxiliar um emprehendimento, que se apresentava para beneficiar a economia nacional.

Foi então assignado um contracto, entre o Lloyd e a companhia, pelo qual o Lloyd se compromettia a entregar a outra parte contractante, dentro do prazo de 60 dias, por fretamento, as embarcações a que já nos referimos.

O vapor *Ibiapaba* (esplendida chata a vapor para o transporte de carga em geral, mas pouco apropriada ao transporte exclusivo de carvão em longas distancias, pela sua relativamente pequena tonelagem) foi entregue á *Companhia Transportes de Carvão*, que a fez trafegar entre Porto Alegre e Rio de Janeiro, transportando carvão e ás vezes carvão e cargas. Os rebocadores e as chatas, porém, não chegaram a ser entregues; porque, no dia em que o agente do Lloyd no Rio Grande se dispunha a cumprir as disposições do contracto, essas embarcações tiveram que ser restituidas, de ordem do Sr. Ministro da Fazenda, á firma Wachtel Marxen & Cia., á qual tinham sido sequestradas em 1918.

### 172. — *Levantamento do sequestro das embarcações da firma Wachtel, Marxen, & C.*

A restituição do material sequestrado em 1918 á referida firma merece referencias especiaes.

Como vimos, tratando dos factos de 1918, o material da firma Wachtel Marxen & Cia., foi sequestrado (não utilizado) por constituir *capital* allemão.

O material, quasi que immobilizado desde o momento em que o Brasil sahiu da neutralidade, que vinha mantendo diante do conflicto europeu, estava, de modo geral, em lastimaveis condições. O Lloyd reuniu esse material e formou uma Superintendencia independente e depois uma secção da agencia do Rio Grande, para explorál-o no serviço de navegação das lagôas rio-grandenses.

Fizeram-se os concertos e reparos indispensaveis e, em 1919, devido á falta de material fluctuante para attender a todo o movimento de importação e exportação de Porto Alegre, Pelotas, Jaguarão, Santa Victoria e Rio Grande, foram concertadas embarcações já encostadas, como a *Oeste*, a *Selene* e outras, e foram entregues aos estaleiros alguns rebocadores, cujo serviço era reclamado.

A exploração do material sequestrado teve tres periodos: o do Dr. Augusto Cezar de Pinna, o de Manoel Luiz da Silva e o de Ubaldo Lobo. No primeiro houve um prejuizo de 493:155$580; no segundo outro prejuizo de 141:989$828 e no terceiro um lucro

de 167:904$428, apezar dos concertos effectuados para attender á necessidade de augmentar os transportes e das obras impostas pela Capitania do Porto, que, concluida a paz voltou a exigir o cumprimento rigoroso do seu regulamento.

O material sequestrado achava-se todo em bom estado, estando nos estaleiros os rebocadores *S. Pedro, S. Gonçalo* e *S. José* e a chata *Oeste,* quando o Sr. Ministro da Fazenda resolveu levantar o sequestro.

Esta medida foi tomada á vista do officio parecer n. 67 do Ministerio das Relações Exteriores de 30 de Abril de 1920, que aqui transcrevemos, porque encerra preciosos esclarecimentos.

"Ministerio das Relações Exteriores, 30 de Abril de 1920. — Aviso n. 67 — Senhor Ministro da Fazenda. — Accuso recebidos os avisos de V. Ex. de ns. 34 e 35 de 31 de Março proximo passado transmittindo a este Ministerio para emittir parecer, respectivamente, os processos: 1° — Em que Wachtel, Marxen & C., firma estabelecida na cidade do Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul, pedem pagamento de 3:730$000, correspondente a 27 toneladas de carvão que se achava a bordo do rebocador *São Leopoldo,* na occasião em que foi elle sequestrado por ordem do Governo Federal; 2° — Em que Pedro de Carvalho Guimarães, despachante estabelecido na mesma cidade e que figura como tendo adquirido o acervo da referida firma, reclama contra o sequestro de diversos bens inclusive embarcações (rebocadores e chatas). — Tratando-se de casos consequentes a medidas de guerra tomadas pelo Governo Brasileiro era essencial a verificar-se a nacionalidade da firma Wachtel, Marxen & C., e como nos papeis só existe uma certidão de alteração do contracto dessa firma social de onde não constava a restituição do capital social, este Ministerio solicitou de V. Ex. providencias no sentido de lhe ser fornecida certidão do respectivo contracto, o que lhe foi satisfeito com o aviso n. 42, de 16 do corrente. — Do estudo desse contracto se verifica que, segundo o criterio do artigo 6 da lei n. 3.393, de 16 de Novembro de 1917, é allemã a firma Wachtel, Marxen & C., pois de seu capital de 1.355 contos, apenas 15 contos pertencem aos socios Wachtel e Marxen, que deram a prova da nacionalidade brasileira, pertencendo os restantes 1.340 contos, ou quasi a totalidade do capital, ás companhias de navegação Hamburgo Sud Amerikanische e Hamburgo America, ambas allemãs, e com séde em Hamburgo. — E' evidente, pois, que, allemã, de accôrdo com o criterio legal, a sociedade de cujos bens se trata, é sob o ponto de vista dos principios e faculdades do Tratado da Paz, de 28 de Julho do anno passado que o caso devia ser resolvido. E apenas aqui se toma em consideração a nacionalidade da referida firma e não tambem a do despachante geral Pedro de Carvalho Guimarães, que figura na escriptura publica de 12 de Novembro de 1918, como tendo adquirido os bens a ella pertencentes, porque sendo ella de data posterior á vigencia da lei n. 3.393, de 16 de Novembro de 1917, foi evidentemente celebrada em fraude dos dispositivos dessa lei que sujeitava os bens daquella firma a medidas excepcionaes inclusive o sequestro. Por certo, o sequestro, que foi ordenado e se tornou effectivo em relação aos bens da firma em questão, não era uma medida attributiva de propriedade em favor da União, e, cessando o estado de guerra, poderiam esses bens ser restituidos a seus proprietarios.

O Tratado de Versailles, entretanto, pelos dispositivos do seu artigo 297, deu ao governo o direito de apropriar-se ou liquidar todos os bens, direitos e interesses de allemães no Brasil. — Como sabe V. Ex. não é intenção do Governo usar dessa faculdade de um modo geral, reservando-se para applical-a nos casos em que, conforme as circumstancias, julgar dever fazel-o. E no caso em estudo tratando-se de pequenas embarcações de uma empreza que exerce desde muito tempo sua actividade no Brasil servindo ás necessidades do Rio Grande do Sul, é opinião de S. Ex. o Sr. Presidente da Republica, que por sua ordem ora transmitto a V. Ex., que não se deve o Brasil prevalecer da faculdade que o Tratado lhe outorgou. — Póde, pois, V. Ex. providenciar para que, levantado o sequestro, sejam as embarcações e objectos sequestrados entregues a seus antigos proprietarios, devendo-se igualmente fazer pagamento do carvão que se provar que realmente existia no rebocador São Leopoldo, no momento de sua apprehensão. — Assim sendo, entretanto, devo do mesmo modo informar a V. Ex. que a nenhum pagamento ou indemnização têm direito os antigos proprietarios dessas embarcações pelo uso que dellas tiver feito o Governo até o momento da entrega, que é feita por espirito de equidade. Os dispositivos do paragrapho 8 do annexo 3 da Parte 8, do Paragrapho 2° do annexo unico, da Parte X, e do artigo 439 do Tratado de Versailles, exoneram do modo mais positivo e completo o Brasil de toda e qualquer responsabilidade de qualquer natureza em relação a essa occupação, cabendo á Allemanha, de um modo geral, nos termos expressos da letra *i* do art. 297 do mesmo Tratado, indemnizar seus nacionaes, em razão da liquidação ou retenção de seus bens, direitos e interesses nos Paizes Alliados ou Associados. — Devolvo a V. Ex. os papeis que acompanharam os seus mencionados avisos e, prevalecendo-me da opportunidade, tenho a honra de renovar a V. Ex. os protestos da minha alta estima e mais distincta consideração. (Ass.) Rodrigo Octavio. — Confere. (Ass.) R. de L. Lago. — 2° Off. Conforme (Ass.) R. de Mayrink, Director. Visto — Francisco Calazans, Director de Secção. — Ministerio da Viação — 1 Secção de Contabilidade. — Confere, em 12 de Julho de 1920. — F. Brander." — Contencioso do Lloyd Brasileiro, cop. em 1° de Julho de 1920.

A ordem do Sr. Ministro da Fazenda foi tornada effectiva pelos seguintes telegrammas do Dr. Alves de Faria ao agente do Rio Grande:

N. 6.326, de 15-5-920.

Mandae entregar mediante inventario aos Srs. Wachtel, Marxen & Comp. material cujo sequestro foi levantado.

N. 6.331, de 15-5-920.

Deveis entregar material inventario tudo quanto estava sujeito sequestro.

Na occasião da restituição do material havia a bordo artigos pertencentes ao Lloyd na importancia de Rs. 53:808$900.

Parte destes artigos foi retirada e o valor dos que foram deixados a bordo foi levado a debito dos Srs. Wachtel Marxen & Comp.

Além do material fluctuante havia a restituir tambem material do almoxarifado. O agente organizou uma relação completa de todo esse material, verificando que uma parte desse material não constava dos registros.

Todo este material foi recusado pelo Sr. Wachtel Marxen & Comp., allegando que antes de ser sequestrado pelo governo tinha sido vendido ao Sr. Pedro de Carvalho Guimarães.

Este material foi posteriormente recebido pela referida firma, mas ignoramos ainda em que condições.

A seguir, damos em mappas especiaes os caracteristicos technicos do material restituido ao Sr. Wachtel Marxen & Comp., os logares e as datas do sequestro e da devolução desse material.

### 173. — *Estiva no Rio Grande*

Outro facto digno de registro deu-se no Rio Grande. A agencia da cidade do Rio Grande conseguiu, com o apoio do eminente Dr. Borges de Medeiros, presidente do Estado, e do Commandante Americo de Azevedo Marques, capitão do porto, subtrahir-se ás imposições absurdas da local sociedade de estivadores, filiada á União dos Estivadores desta Capital, imposições perturbadoras do serviço do Lloyd naquelle porto.

O serviço de estiva foi contractado, apezar da opposição daquella sociedade, com o Sr. João de Boer, que recebia 2$000 por tonelada, pela estiva a bordo dos navios, e 1$200, tambem por tonelada, pela estiva a bordo das chatas e outras pequenas embarcações.

### 174. — *Renuncia do Dr. Alves de Faria*

Em 17 de Maio, bruscamente, sem motivo manifesto, o Dr. Alves de Faria transmittiu o cargo de director do Lloyd ao Commandante Mario Barros Barreto, chefe da navegação, e partiu para S. Paulo, para evitar entrevistas e declarações.

A retirada do Dr. Alves de Faria levantou muitos commentarios, todos elles, porém, baseados em méras conjecturas.

De regresso de S. Paulo, onde permaneceu poucos dias, o Dr. Alves de Faria apresentou-se ao Sr. Presidente da Republica, a quem communicou quaes as causas que o tinham levado a deixar o Lloyd.

O Commandante Mario Barros Barreto dirigiu interinamente o Lloyd nos dias 18 e 19 de Maio, entregando-o, no dia 20 do mesmo mez, ao seu successor, o Dr. Frederico Cesar Burlamaqui, que veio a desempenhar, ao mesmo tempo, o cargo de presidente do Lloyd e o de Inspector Federal de Navegação.

Caracteristicos technicos dos rebocadores sequestrados á firma

WACHTEL, MARXEN & COMPANHIA

| N.º | Nomes | Força cavallos | Comprimento m. | Bocca m. | Pontal m. | Toneladas liquidas | Marcha milhas | Capacidade das carvoeiras | Calado pés | Consumo horario |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | S. Leopoldo | 450 | 37,40 | 6,71 | 3,60 | 106 | 8-1/2 | 117 | 10 | 511 k. carvão |
| 2 | S. Pedro | 250 | 26 | 5,75 | 2,95 | 30 | 8 | 45 | 6 | 245 " " |
| 3 | S. Gonçalo | 250 | 26,64 | 4,72 | 3 | 30 | 8 | 45 | 7 | 245 " " |
| 4 | S. Gabriel | 375 | 26,70 | 6,77 | 3,25 | 86 | 8 | 45 | 8 | 311 " " |
| 5 | S. José | 175 | 24,50 | 5,30 | 2,80 | 14 | 7-1/2 | 18 | 7 | 182 " " |
| 6 | S. Miguel | 125 | 17,45 | 4,72 | 2,35 | 24 | 7 | 9 | 7 | 124 " " |
| 7 | Erika | 250 | 23,97 | 9,40 | 4,90 | 77 | 8 | 24 | 8-1/2 | 152 " " |
| 8 | Primavera | 280 | 28 | 5,50 | 2,70 | 30 | 7-1/2 | 45 | 5 | 270 " " |
| 9 | Gas S. Domingo | 30 | 12,10 | 2,60 | 2,10 | — | 6 | — | 4 | 12 l. gasolina |
| 10 | Gas S. Jeronymo | 30 | 12,10 | 2,60 | 2,10 | — | 6 | — | 4 | 12 " " |
| 11 | Lancha S. João | 12 | 5,30 | 1,60 | 1,83 | — | 5 | — | 2,5 | 12 " " |

Caracteristicos technicos das chatas sequestradas á firma

WACHTEL, MARXEN & C.

| Nome | Tons. Registro | Comprimento | Largura | Altura | Capacidade de carga em tons. de pezo | Calado carregada | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Prôa | Ré |
| "Sul" | 287 | 38,70 | 7,94 | 3,54 | 500 | 8, | 8,6" |
| "Norte" | 273 | 38,27 | 7,90 | 3,54 | 400 | 8, | 8,6" |
| "Oeste" | 287 | 38,07 | 7,94 | 3,54 | 500 | 8, | 8,6" |
| "Janeiro" | 243 | 36,08 | 9,34 | 2,10 | 380 | 5,8" | 5,10" |
| "Fevereiro" | 243 | 36,08 | 9,34 | 2,10 | 380 | 5,8" | 5,10" |
| "Março" | 243 | 36,08 | 9,34 | 2,10 | 380 | 5,8" | 5,10" |
| "Abril" | 243 | 36,08 | 9,34 | 2,10 | 380 | 5,8" | 5,10" |
| "Maio" | 85 | 24,05 | 6,05 | 2,10 | 150 | 8, | 8,6" |
| "Junho" | 122 | 28,96 | 6,71 | 2,13 | 180 | 5,6" | 6, |
| "Agosto" | 122 | 29,10 | 6,75 | 1,96 | 180 | 5,6" | 6, |
| "Setembro" | 122 | 29,12 | 6,76 | 1,96 | 180 | 5,6" | 6, |
| "Sabina" | 186 | 32,15 | 7,73 | 2,34 | 280 | 6, | 6,6" |
| "Salomé" | 186 | 32,15 | 7,53 | 2,35 | 280 | 6, | 6,6" |
| "Sidonia" | 186 | 32,15 | 7,52 | 2,35 | 280 | 6, | 6,6" |
| "Silvana" | 186 | 32,15 | 7,52 | 2,35 | 280 | 6, | 6,6" |
| "Sophia" | 167 | 32,14 | 7,52 | 2,37 | 280 | 6,6" | 7, |
| "Silvia" | 167 | 32,14 | 7,52 | 2,37 | 280 | 6,6" | 7, |
| "Sapho" | 167 | 32,14 | 7,52 | 2,37 | 280 | 6,6" | 7, |
| "Sara" | 196 | 32,00 | 7,05 | 2,05 | 280 | 6,6" | 7, |
| "Simona" | 196 | 32,00 | 7,05 | 2,32 | 280 | 6,6" | 7, |
| "Senta" | 173 | 32,16 | 7,53 | 2,37 | 280 | 6,6" | 7, |
| "Suzanna" | 196 | 32,17 | 7,54 | 2,37 | 280 | 6,6" | 7, |
| "Satanita" | 160 | 33,07 | 7,52 | 2,38 | 280 | 6,6" | 7, |
| "Sephora" | 160 | 33,07 | 7,52 | 2,38 | 280 | 6,6" | 7, |
| "Sirena" | 160 | 33,06 | 7,52 | 2,38 | 280 | 6,6" | 7, |
| "Stella" | 287 | 39,10 | 8,03 | 2,31 | 400 | 7, | 7,6" |
| "Selena" | 287 | 39,10 | 8,03 | 2,31 | 400 | 7, | 7,6" |
| "Sphinx" | 276 | 39,10 | 8,03 | 2,44 | 400 | 7, | 7,6" |
| "Scylla" | 266 | 39,05 | 8,02 | 2,44 | 400 | 7, | 7,6" |
| "Suleika" | 275 | 39,02 | 8,02 | 2,33 | 400 | 6,6" | 7, |
| "Semiramis" | 224 | 39,02 | 8,52 | 2,33 | 400 | 6,6" | 7, |
| "Seraphina" | 225 | 39,02 | 8,52 | 2,33 | 400 | 6,6" | 7, |
| "Sylpha" | 231 | 39,02 | 8,52 | 2,33 | 400 | 6,6" | 7, |
| "Saga" | 229 | 39,02 | 8,52 | 2,33 | 400 | 6,6" | 7, |
| "Sabiá" | 229 | 39,02 | 8,52 | 2,33 | 400 | 6,6" | 7, |
| "Amazona" | 228 | 39,20 | 8,05 | 2,37 | 400 | 6,6" | 7, |
| "Amalia" | 230 | 39,20 | 8,05 | 2,37 | 400 | 6,6" | 7, |
| "Primeira" | 128 | 26,00 | 6,80 | 2,02 | 180 | 5,6" | 6, |
| "Terceira" | 128 | 26,00 | 6,80 | 2,02 | 180 | 5,6" | 6, |
| "Quarta" | 128 | 26,00 | 6,80 | 2,02 | 180 | 5,6" | 6, |
| "Quinta" | 123 | 26,00 | 6,80 | 2,02 | 180 | 5,6" | 6, |

(Continuação)

| Nome | Tons. Registro | Comprimento | Largura | Altura | Capacidade de carga em tons. de peso | Calado carregada | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Proa | Ré |
| "Sexta" . . . . . | 128 | 26,00 | 6,80 | 2,02 | 180 | 5,6" | 6, |
| "Setima" . . . . . | 128 | 26,00 | 6,80 | 2,02 | 180 | 5,6" | 6, |
| "Nona" . . . . . | 128 | 27,11 | 6,37 | 2,02 | 180 | 5,6" | 6, |
| "Trezena" . . . . . | 109 | 27,20 | 6,78 | 2,02 | 180 | 5,6" | 6, |
| "Alvarenga 1" . . . | 35 | 23,00 | 5,00 | 1,83 | 80 | 4,6" | 5, |
| "Alvarenga 2" . . . . | 35 | 23,00 | 5,00 | 1,83 | 80 | 4,6" | 5, |
| "Alvarenga 3" . . . . | 35 | 23,00 | 5,00 | 1,83 | 80 | 4,6" | 5, |
| "Alvarenga 4" . . . . | 17 | 15,30 | 5,00 | 1,83 | 40 | 4, | 4,6" |
| "Alvarenga 5" . . . . | 15 | 13,50 | 4,05 | 1,80 | 40 | 4, | 4,6" |
| "Alvarenga 6" . . . . | 62 | 18,25 | 5,00 | 1,75 | 80 | 4,6" | 5, |
| "Alvarenga 7" . . . | 62 | 18,25 | 5,00 | 1,75 | 80 | 4,6" | 5, |
| "Alvarenga 8" . . . . | 62 | 18,25 | 5,00 | 1,75 | 80 | 4,6" | 5, |
| "Onzena" . . . . . | 25 | 13,65 | 4,55 | 1,60 | 40 | 4, | 4,6" |
| "Decima" . . . . . | 29 | 13,65 | 4,55 | 1,60 | 40 | 4, | 4,6" |
| "G. Fluctuante" . . | — | 10,00 | 4,00 | 1,04 | — | — | — |

# LLOYD BRASILEIRO

Logares e datas do sequestro e da devolução das embarcações da firma WACHTEL, MARXEN & C. no Estado do Rio Grande do Sul

| N.º | NOMES | SEQUESTRO | | RESTITUIÇÃO | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Lugar | Data | Lugar | Data |
| 1 | S. Leopoldo | Rio Grande | 9-2-1918 | Rio Grande | 11-6-1920 |
| 2 | S. Pedro | Porto Alegre | 9-2-1918 | Porto Alegre | 20-5-1920 |
| 3 | S. Gonçalo | Rio Grande | 9-2-1918 | Rio Grande | 29-5-1920 |
| 4 | S. Gabriel | Porto Alegre | 9-2-1918 | Rio Grande | 19-5-1920 |
| 5 | S. José | Jaguarão | 3-2-1918 | Rio Grande | 29-5-1920 |
| 6 | S. Gabriel | Pelotas | 12-2-1918 | Rio Grande | 16-5-1920 |
| 7 | Erika | Rio Grande | 11-2-1918 | Rio Grande | 18-5-1920 |
| 8 | Primavera | Rio Grande | 9-2-1918 | Rio Grande | 18-5-1920 |
| 9 | S. Jeronymo | Jaguarão | 2-2-1918 | Rio Grande | 14-6-1920 |
| 10 | S. Domingo | Porto Alegre | 9-2-1918 | Porto Alegre | 26-5-1920 |
| 11 | S. João | Rio Grande | 8-3-1918 | Rio Grande | 8-6-1920 |
| 12 | Norte | Porto Alegre | 9-2-1918 | (Entregues á Cia. Frigorifico R. Grande) | |
| 13 | Sul | Rio Grande | 8-2-1918 | | -- |
| 14 | Oeste | Porto Alegre | 9-2-1918 | Rio Grande | 26-5-1920 |
| 15 | Janeiro | Pelotas | 25-2-1918 | Porto Alegre | 19-5-1920 |
| 16 | Fevereiro | Jaguarão | 2-2-1918 | Rio Grande | 28-5-1920 |
| 17 | Março | S. Victoria | 6-2-1918 | Rio Grande | 25-5-1920 |
| 18 | Abril | Jaguarão | 3-2-1918 | Rio Grande | 26-5-1920 |
| 18 | Maio | Rio Grande | 13-2-1918 | Rio Grande | 8-6-1920 |
| 20 | Junho | Pelotas | 2-2-1918 | Rio Grande | 24-5-1920 |
| 21 | Agosto | Pelotas | 5-3-1918 | Porto Alegre | 8-6-1920 |
| 22 | Setembro | S. Victoria | 6-2-1918 | Porto Alegre | 19-5-1920 |
| 23 | Sabina | Rio Grande | 8-2-1918 | Rio Grande | 21-5-1920 |
| 24 | Salomé | Rio Grande | 8-2-1918 | Rio Grande | 4-6-1920 |
| 25 | Sidonia | Porto Alegre | 9-2-1918 | Rio Grande | 24-5-1920 |
| 26 | Silvana | Porto Alegre | 9-2-1918 | Porto Alegre | 12-6-1920 |
| 27 | Sophia | Rio Grande | 13-2-1918 | Porto Alegre | 12-6-1920 |
| 28 | Silvia | Porto Alegre | 9-2-1920 | Porto Alegre | 25-5-1920 |
| 29 | Sára | Rio Grande | 11-2-1918 | Rio Grande | 25-5-1920 |
| 30 | Sapho | Porto Alegre | 9-2-1918 | Rio Grande | 22-5-1920 |
| 31 | Simona | Rio Grande | 11-2-1918 | Porto Alegre | 28-5-1920 |
| 32 | Senta | Porto Alegre | 9-2-1918 | Rio Grande | 25-5-1920 |
| 33 | Suzana | Porto Alegre | 9-2-1918 | Rio Grande | 4-6-1920 |
| 34 | Satanita | Porto Alegre | 9-2-1918 | Porto Alegre | 7-6-1920 |
| 35 | Sephora | Porto Alegre | 9-2-1918 | Porto Alegre | 20-5-1920 |
| 36 | Sirena | Pelotas | 13-2-1918 | Porto Algre | 18-5-1920 |
| 27 | Stella | Porto Alegre | 9-2-1918 | Porto Alegre | 1-6-1920 |

(Continuação)

| N.º | NOMES | SEQUESTRO | | RESTITUIÇÃO | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Lugar | Data | Lugar | Data |
| 38 | Selena | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Ainda no estal. Mabilde | |
| 39 | Sphinx | Rio Grande . . . . . | 8-2-1918 | Rio Grande . . . . . | 19-5-1920 |
| 40 | Scylla | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Rio Grande . . . . . | 22-5-1920 |
| 41 | Suleika | Rio Grande . . . . . | 11-2-1918 | Porto Alegre . . . . | 26-5-1920 |
| 42 | Semiramis | Rio Grande . . . . . | 11-2-1918 | Rio Grande . . . . . | 7-6-1920 |
| 43 | Seraphina | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Porto Alegre . . . . . | 2-6-1920 |
| 44 | Sylpha | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Porot Alegre . . . . . | 27-5-1920 |
| 45 | Saga | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Porto Alegre . . . . . | 4-6-1920 |
| 46 | Sabia | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Rio Grande . . . . . | 24-5-1920 |
| 47 | Amazona | Pelotas . . . . . | 2-2-1918 | Porto Alegre . . . . . | 19-5-1920 |
| 48 | Amalia | Rio Grande . . . . . | 13-2-1918 | Rio Grande . . . . . | 19-5-1920 |
| 49 | Primeira | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Porto Alegre . . . . . | 5-6-1920 |
| 50 | Terceira | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Rio Grande . . . . . | 8-6-1920 |
| 51 | Quarta | Pelotas . . . . . | 2-2-1918 | Rio Grande . . . . . | 21-5-1920 |
| 52 | Quinta | Rio Grande . . . . . | 13-2-1918 | Porto Alegre . . . . . | 28-5-1920 |
| 53 | Sexta | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Rio Grande . . . . . | 21-5-1920 |
| 54 | Setima | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Rio Grande . . . . . | 22-5-1920 |
| 55 | Nona | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Porto Alegre . . . . . | 8-6-1920 |
| 56 | Onzena | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | (Ainda não entregue | — |
| | | | | por estar submersa | — |
| | | | | em Porto Alegre) | — |
| 57 | Trezena | Rio Grande . . . . . | 8-2-1920 | Rio Grande . . . . . | 4-6-1920 |
| 58 | Alvarenga 1 | Pelotas . . . . . | 2-2-1918 | Rio Grande . . . . . | 7-6-1920 |
| 59 | Alvarenga 2 | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Rio Grande . . . . . | 8-6-1920 |
| 60 | Alvarenga 3 | Rio Grande . . . . . | 13-2-1918 | Rio Grande . . . . . | 19-6-1920 |
| 61 | Alvarenga 4 | Rio Grande . . . . . | 13-2-1918 | Rio Grande . . . . . | 26-5-1920 |
| 62 | Alvarenga 5 | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Porto Alegre . . . . . | 26-5-1920 |
| 63 | Alvarenga 6 | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Porto Alegre . . . . . | 26-5-1920 |
| 64 | Alvarenga 7 | Pelotas . . . . . | 15-2-1918 | Rio Grande . . . . . | 26-5-1920 |
| 65 | Alvarenga 8 | Jaguarão . . . . . | 2-2-1918 | Pelotas . . . . . | 15-7-1920 |
| 66 | Alvarenga 10 | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Porto Alegre . . . . . | 7-6-1920 |
| 67 | G. Fluctuante | Porto Alegre . . . . | 9-2-1918 | Porto Alegre . . . . . | 26-5-1920 |

## LLOYD BRASILEIRO

(Patrimonio Nacional)

1920

*Administração Frederico Burlamaqui*

### 175. — *Posse e nomeação. — Projecto do deputado Paulo de Frontin*

O Dr. Frederico Burlamaqui tomou posse de seu cargo, como vimos, em 20 de Maio de 1920, escolhendo logo para seus auxiliares o Commandante Deoclecio Wellington, a quem entregou a chefia da Navegação, e o Sr. Alfredo Pinto Guimarães, que passou a desempenhar as funcções de chefe do Trafego e secretario particular do novo director.

A mudança da directoria coincidiu com a publicação, na imprensa, de extensos artigos sobre a remodelação annunciada do Lloyd, e a apresentação, na Camara dos Deputados, de um projecto do Dr. Paulo de Frontin, mandando que aos empregados do Lloyd fossem concedidos os direitos e as vantagens de empregados federaes. (1)

O projecto do Dr. Paulo de Frontin não teve andamento e as discussões dos jornaes encerraram-se sem que o Lloyd fosse remodelado.

### 176. — *Situação financeira. — Pedido de um credito de* 8.000:000$000. *— Programma administrativo*

Uma das primeiras providencias do Dr. Burlamaqui foi inteirar o Governo da situação financeira do Lloyd, que era de difficuldades, em consequencia do não pagamento, por parte de alguns ministerios, de elevadas contas de transportes. (2)

Era preciso então, para fazer face a compromissos urgentes, a importancia de 8.000:000$000.

O Dr. Burlamaqui pediu a abertura de um credito, no Banco do Brasil, até aquella quantia, fazendo ver ao Governo, que o debito da União para com o Lloyd attingia a Rs. 16.418:472$800, de subvenções relativas aos annos de 1916 e 1917, não recebidas, e de contas de serviços prestados aos diversos ministerios.

---

1) Projecto n. 9 — 1920.
(2) Officio de 7 de Junho de 1920.

A Directoria Geral da Contabilidade Publica achou excessivo esse debito, mas o Lloyd provou (1), com quadros e mappas minuciosos, que o debito do Governo não seria apenas de 16.418:472$800, mas, de Rs. 44.169:328$102, si fossem avaliados e debitados ao Governo os enormes prejuizos soffridos e os serviços executados (restituição de fretes ordenada pelo Commissariado da Alimentação Publica, navios postos á disposição da Inglaterra e Estados Unidos, etc.), de ordem do Governo e em beneficio do paiz, prejuizos e serviços pelos quaes qualquer companhia particular teria sido prompta e totalmente indemnizada.

Attendido pelo Governo Federal, o Dr. Burlamaqui começou a trabalhar para a realização de um programma, cujos pontos principaes eram os seguintes:

*a*) Reducção das despezas da administração;

*b*) Reorganização das linhas de navegação, restringindo as européas a de Hamburgo e intensificando as linhas americana e Norte-Sul;

*c*) Remodelação dos serviços das officinas, dando-lhes uma feição industrial, e reparação de todas as unidades que aguardavam concertos;

*d*) Convenio entre as companhias nacionaes de navegação, para evitar guerra de tarifas.

O programma, como em géral todo programma, não poude ser cumprido integralmente e teve de ser modificado.

Vamos ver como.

177. — *Reducção da despeza. — Dispensa de funccionarios. — Suppressão de gratificações. — Fechamento das escolas profissionaes. — Pulverização e purificação do carvão nacional*

*a*) *Reducção de despesa*. Na administração central foram dispensados 108 funccionarios, que pelos proprios chefes de serviço eram considerados dispensaveis, e foram reduzidos alguns vencimentos, conseguindo-se uma economia mensal de cerca de 80 contos de réis.

Foram cortados tambem muitos abusos que se davam na concessão de gratificações por serviços extraordinarios. Por isso, foi tornada obrigatoria a justificação, por parte dos commandantes, chefes de machinas e commissarios, de toda e qualquer gratificação concedida.

Essas providencias não foram de facil execução. Como era natural, ellas provocaram reacções, que conduziram os mais exaltados a greves, perturbadoras do trafego e prejudiciaes á receita.

O Dr. Burlamaqui propoz ao Governo o fechamento das escolas profissionaes "Ramos de Azevedo" e "Buarque de Macedo", bem como o da escola nautica mantida a bordo do "Wenceslau Braz".

Sem ser contrario ás finalidades de taes escolas, o Dr. Burlamaqui pensava que

(1) Officio n. 1.131, de 15-7-920, ao Sr. Ministro da Viação.

ellas não podiam ser *custeadas* pelo Lloyd, devido exclusivamente á precariedade de sua situação financeira.

O fechamento das escolas foi ordenado no officio n. 385, de Julho de 1920, do Sr. Ministro da Viação.

O material escolar foi offerecido á Prefeitura, o predio da rua Visconde de Itaborahy foi entregue á Inspectoria Federal de Obras contra as Seccas e o navio foi aproveitado no serviço da cabotagem.

O fechamento dessas escolas, diante de algumas criticas apparecidas nos jornaes, foi justificado pela seguinte nota officiosa:

> "Ha uma razão forte para que o Governo determine a suspensão do ensino profissional a cargo do Lloyd.
>
> A formação dos pilotos é o seu principal objectivo. A primeira turma, sahida em 1917, foi de 20; a segunda sahida em 1918, foi de 15, e a terceira, diplomada no anno passado, foi apenas de 7 pilotos. Ao todo são 42 pilotos, dos quaes dez estão prestando serviço em outras companhias de navegação.
>
> O custeio annual desses estabelecimentos importa em 434:701$089. Tem-se, portanto, que nesses tres annos, para a formação desses trinta e dois pilotos, o Lloyd Brasileiro despendeu mais de 1.300 contos de réis, afóra as despesas que realizou para installação.
>
> Quer isto dizer que cada piloto ficou á empresa por mais de 40:000$000.
>
> Não parece medida acertada ter uma empreza de navegação a seu cargo a manutenção desses escolas, quando o pessoal do mar póde receber a sua instrucção primaria nas diversas escolas mantidas pelo Governo, e a technica, para cada especialidade, nos proprios navios da Marinha Mercante.
>
> Accresce ainda a circumstancia de não terem ainda valor official os diplomas conferidos por esses estabelecimentos, visto como só podem exercer as funcções de piloto aquelles que prestarem o necessario exame na Escola Naval."

A nota, porém, não convenceu a todos, chegando as queixas até o Congresso, onde o deputado Dr. Paulo de Frontin propoz a officialização das escolas profissionaes do Lloyd, fixando-lhe a subvenção annual de 350:000$000, e subordinando-as ao Ministerio da Marinha, ao qual seriam cedidos o edificio á rua Visconde de Itaborahy, esquina do Becco do Tinoco, e a galera "Mearim".

A proposta do Dr. Paulo de Frontin não conseguiu approvação.

Para diminuir o custeio pensou-se tambem na reducção da despeza do combustivel, mas nada de util poude ser feito a este respeito, diante da crise do carvão de pedra, crise que ameaçou parar o trafego da propria Estrada de Ferro Central do Brasil, tomando proporções tão assustadoras a ponto do Governo nomear uma commissão especial para tratar da importação e distribuição desse combustivel.

Este combustivel chegou a ser vendido a 30 dollars por tonelada, neste porto, e a 300$000 por tonelada, no porto do Rio Grande.

A quantidade disponivel do carvão nacional não podia fazer descer o preço do

"Cardiff" e do "Pocahontas" ou do "New River", porque a necessidade do combustivel, nas fabricas, nas estradas de ferro e a bordo dos vapores excedia de muito a producção das minas do sul. As minas de Santa Catharina forneciam o seu carvão á "Costeira" e as do Rio Grande attendiam ás fabricas rio-grandenses e, em parte, ao Lloyd, na navegação das lagôas.

A exportação do Rio Grande para esta capital foi insignificante. A Companhia Brasileira de Transporte de Carvão não teve exito, não chegando a exportar, para este porto, em 1920, mais de 10.000 toneladas de carvão.

A pulverização, preconizada como solução solucionadora do problema, desilludiu a muitos, especialmente depois das informações mandadas do Norte America pelo Dr. Honorio da Fonseca, chefe das officinas do Lloyd, que lá tinha ido para estudar o assumpto.

O Dr. Honorio da Fonseca disse que nada havia de positivo e pratico nos Estados Unidos sobre a utilização nas caldeiras maritimas do carvão pulverizado. Havia experiencias, apenas. Além disso, devendo uma fornalha, para queimar carvão pulverizado, ter uma capacidade de quatro pés cubicos para cada cavallo de força desenvolvida, seria preciso substituir todas as nossas caldeiras, typo Scott, que tem apenas a capacidade de sete decimos de pé cubico para cada cavallo.

O capitão de corveta Arthur Carneiro, no seu livro "Ferro e Carvão", publicado em 1921, tambem nos diz que ouviu de varios especialistas que o problema se achava "em vias de uma solução feliz, pelo menos, na parte referente ao emprego do carvão pulverizado nos navios de carga, cuja velocidade não ultrapasse de 8 a 10 milhas horarias." Era muito pouco.

O Dr. Honorio da Fonseca tinha mais esperança nos resultados da purificação do nosso carvão pelo processo electrostatico Huff, pois as experiencias, a que assistiu nas officinas da Huff Electrostatic Company, mostraram-lhe que de um carvão, que tinha 35 o|o de cinzas, foi obtido um producto contendo apenas 18 o o de cinzas.

A pulverização e a purificação, entretanto, ainda estão em estudo.

## 178. — *Linhas de navegação*

*b*) *Linhas de navegação* — Estudando sob o ponto de vista economico as diversas linhas de navegação nacionaes e extrangeiras mantidas pelo Lloyd, o Dr. Burlamaqui manifestou-se pela suppressão ou reducção do trafego das linhas deficitarias, o que provocou protestos nas gazetas e no Parlamento, onde os representantes do Rio Grande do Sul apresentaram diversos requerimentos de informações.

O que o Dr. Burlamaqui queria, entretanto, era a cousa mais logica do mundo. Uma vez que havia linhas que davam deficits, apezar das economias possiveis realizadas, não era justo que o Lloyd as mantivesse sem receber uma subvenção ou do Governo Federal ou dos Governos Estadoaes directamente interessados na manutenção dessas linhas.

Estava convencido o Dr. Burlamaqui que, ficando o Lloyd abandonado a si mesmo, deviam ser supprimidas as linhas do Norte e do Sul, e ser intensificada a linha Norte-

Sul; que deviam ser supprimidas as linhas da Lagôa dos Patos e da Lagôa Mirim e substituido o material da linha de Sergipe de custeio elevadissimo. Nas linhas internacionaes, na sua opinião, diante dos prejuizos que trazia naquella época ao Lloyd a navegação de longo curso, de custeio muito elevado e de rendimento insignificante pela concurrencia de nações melhor apparelhadas do Brasil, só deviam ser mantidas linhas de cargueiros para os Estados Unidos e para o Norte da Europa (Linha de Hamburgo).

A reducção das linhas importaria na retirada do trafego de quasi todos os navios ex-allemães. A improductividade e a inactividade desses vapores aconselharia naturalmente sua venda immediata.

Era este o modo de pensar do Dr. Burlamaqui.

As cousas não se realizaram, entretanto, conforme seu desejo.

As linhas de cabotagem não soffreram alteração a não ser no numero de viagens mensaes; foram reduzidas de 4 para 2 as viagens mensaes da linha Rio a Manáos, de 3 para 2 as da linha Rio a Montevidéo, e de 2 para 1 as da linha Rio a Sergipe.

A linha norte-sul, de Buenos Ayres a Belém, foi modificada um pouco: passou a ter como limite norte Recife e não Belém.

A linha Santos-New York foi trafegada irregularmente.

Os ex-allemães, não aproveitados nas linhas regulares, eram enviados para os portos onde havia carga sem preoccupação de linha organizada.

As linhas para a Europa não foram trafegadas com regularidade e quasi foram supprimidas pelas enormes despezas das agencias européas como se póde avaliar deste quadro, que abrange despezas apenas até Junho:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Havre . . . . . | Frs. | 2.621.660.52 | 1.331:190$590 |
| Genova . . . . . | Lrs. | 251.762.99 | 100:428$760 |
| Marselha . . . . . | Frs. | 223.894.05 | 111:634$570 |
| Argel . . . . . | Frs. | 39.978.35 | 17:003$530 |
| Liverpool . . . . . | Lbs. | 17.671.4-2 | 352:579$400 |
| Lisboa . . . . . | Esc. | 1.870.582.91 | 3.141:910$265 |
| Leixões . . . . . | Esc. | 175.619.25 | 307:133$805 |
| Barcelona . . . . . | Pts. | 140.000.00 | 95:480$000 |
| Vigo . . . . . | Pts. | 3.831.75 | 2.171$300 |
| Gibraltar . . . . . | Lbs. | 5.797-6-9 | 115:946$740 |
| Antuerpia . . . . . | Frs. | 2.483.460.28 | 1.179:693$680 |
| Madeira . . . . . | Lbs. | 26.467-8-7 | 529:541$550 |
| Hamburgo . . . . . | Mrc. | 2.722.509.75 | 190:575$682 |
| | | | 7.475:295$872 |

## 179. — *Officinas e concertos*

*c) Officinas e concertos* — Nas officinas que o Dr. Burlamaqui considerava, como o tinham feito outros directores, "um dos maiores sorvedouros de dinheiro", foi alterado o regimen das tarefas estabelecidas pelo Dr. Alves de Faria.

A despeza mensal tinha subido a mais de 500 contos e o Dr. Burlamaqui, achando-a elevada, resolveu restabelecer o regimen das diarias.

Outra medida, que pareceu de utilidade, foi a restricção das autorizações para obras e reparos em vapores em viagem. Visava-se, com isto, reservar os trabalhos para as officinas de Mocanguê e da Conceição e evitar a despeza enorme que se effectuava nos portos estrangeiros, onde a fiscalização, por parte da directoria, não podia ser exercida efficientemente.

No primeiro semestre de 1920, a despeza feita em concertos de navios em portos estrangeiros foi esta:

| | |
|---|---|
| *Agencias de New York* | |
| Purús | 413:959$160 |
| Tocantins | 14:835$200 |
| Tapajóz | 86:946$650 |
| Sergipe | 43:101$350 |
| Poconé | 222:473$940 |
| Uberaba | 211:796$690 |
| Goyaz | 565:520$470 |
| Avaré | 23:758$170 |
| Benevente | 36:422$770 |
| Caxias | 20:245$410 |
| *Agencias de Lisboa* | |
| Caxias | 31:581$000 |
| *Agencia de Barcelona* | |
| Galera Mearim | 90:000$000 |
| *Agencia de Hamburgo* | |
| Poconé | 310:000$000 |
| Cuyabá | 950:000$000 |
| Total ..... | 3.020:640$810 |

## 180 — *Convenio de fretes*

*d) Convenio de fretes* — Visando o augmento de receita foram organizadas novas tabellas de fretes (1), acabando-se com o systema das pautas, que foi substituido pelo de pesos e volumes. Além disso foi creada uma tabella especial para os volumes indivisiveis de grande peso.

(1) Officio n. 1.649 de 25-X-1920 ao Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, publicado no "Jornal do Commercio", de 3-10-1920.

O augmento do preço das taxas foi, no maximo, de 25 o|o. A nova organização apresentava-se ainda com a vantagem de permittir uma mais facil fiscalização dos fretes arrecadados.

As tarifas antigas tinham sido organizadas em 1915, pelo Commandante Midosi, e equiparadas na época do contrôle, em 1917, ás da Companhia Costeira. Em 1918 tiveram um augmento de 30 o|o, mas, apezar disto a maioria das vezes os agentes tiveram que observar fretes especiaes, estabelecidos no momento, para vencer a concurrencia dos competidores.

Organizadas estas tabellas, de accôrdo com as companhias de navegação *Costeira, Commercio* e *Lloyd Nacional*, foi celebrado entre o Lloyd Brasileiro e essas companhias um *convenio de fretes*, cujo objectivo era assegurar uniformidade de tarifa em todas as mencionadas emprezas, que estariam dest'arte livres de uma concurrencia fatalmente ruinosa

O augmento de fretes, sem esta providencia, teria sido inutil, se não prejudicial.

O convenio, porém, não deu os resultados, que delle se esperavam.

Os embarcadores encontravam nas agencias dos concurrentes do Lloyd abatimentos e favores extra-conhecimento, que nas agencias do Lloyd lhes eram negados.

O convenio, por isso, não poude manter-se e em Dezembro, poucos mezes depois de estabelecido, já era considerado inexistente.

## 181. — *Sinistro do "Aymoré"*

Não podemos deixar de fazer referencias aqui ao sinistro do velho *Aymoré*.

O *Aymoré*, navio construido em 1883, reformado diversas vezes e reconstruido em 1919-1920, encalhou vindo de Santos na ponta da Sella, que é proxima á ponta do Boi, na ilha de São Sebastião, em 22 de Julho de 1920, ás 3.30 da manhã. Não houve perdas de vidas, mas o navio não poude ser salvo, apezar de varias tentativas feitas, vindo a desapparecer com o tempo, desmantelado pelas ondas e tragado pelo mar.

Parece que o desastre foi devido a um desvio da agulha occasionado pelo magnetismo das areias denegridas que em grande quantidade se encontram na ilha de São Sebastião.

Estas areias foram analyzadas, verificando-se que ellas contém:

| | |
|---|---|
| Magnesita | 56,88 o\|o |
| Ilmenito | 42,19 o\|o |
| Monazite | 0.07 o\|o |
| Quartzo e zirconio | 0.46 o\|o |
| Outros elementos | 0.40 o\|o |
| | 100.00 (1) |

(1) "A Noite", de 2 - 9 - 921.

A supposição é justificada pelo resultado da analyse e tambem pelo facto de se terem dado no mesmo local e visinhanças 14 sinistros, dos quaes ainda está na lembrança de todos o do *Principe das Asturias*, desapparecido ali tragicamente.

Qual a causa verdadeira de todos esses desastres?

Um estudo demorado do magnetismo dessas areias nas diversas condições de tempo e de atmosphera não podia evitar futuras desgraças?

## 182. — *Escripta*

O Dr. Burlamaqui tambem cuidou da escripturação, que encontrou em estado de "impressionar", como declarou em officio ao Sr. Ministro da Viação; mas não poude mudar o regimen ou systema de escripta, como era seu desejo para facilitar o julgamento das contas de sua administração.

Uma pequena noticia sobre a escripturação do Lloqd esclarecerá o assumpto.

A escripta do Lloyd foi examinada em principio de 1918 pelo funccionario do Thesouro Federal Ernesto Le Chesne que, em parecer apresentado ao Dr. Ozorio de Almeida, em 31 de Maio daquelle anno, assim se manifestou a respeito da mesma:

"A organização da escripta do Lloyd foi muito bem delineada e obedece ás regras mercantis, correspondendo perfeitamente os titulos adoptados ás multiplas operações que são objecto dos serviços. De 1° de Janeiro de 1916 em diante foi deixado de observar o art. 12 do Codigo Commercial, passando a escripta a ser feita syntheticamente no "Diario", como aliás o é no Thesouro Nacional.

Não considero esse facto irregularidade, visto que com o desenvolvimento crescente que tiveram as transacções do Lloyd, impossivel seria escripturar-se o "Diario" como preceitúa o citado art. 12 do Codigo Commercial.

Pertencendo o Lloyd ao Governo, parece-me que a sua escripturação devia ser accommodada á contabilidade publica, o que é facilimo de realizar, devido á sua exactidão e boa organização."

A organização da escripta, porém, se *theoricamente* era acceitavel, *praticamente* offerecia uma serie de graves inconvenientes, dentre os quaes citaremos os lançamentos correspondentes ao movimento das agencias, lançamentos que eram feitos á vista de *partidas*, as quaes abrangiam o *movimento* completo de *ida e volta das viagens dos vapores*, ao passo que os agentes prestavam conta da exploração dos vapores, e de outro modo não podiam fazer, pelas datas das escalas destes, o que occasionava divergencias, bastante avultadas ás vezes, entre os saldos das contas dos agentes na Contabilidade e os saldos das mesmas contas nas respectivas agencias.

A escripta precisava de uma remodelação que a puzesse em harmonia com a escripta do Thesouro, como opinava o Sr. Ernesto Le Chesne, e, ainda e principalmente, para a collocar em condições de exercer com rapidez e ordem a sua funcção de *controle*, impedindo a prestação tardia das contas dos agentes e o avolumar-se de saldos e saldos devedores, que não eram verificados e, o que é peior, cobrados.

Esta remodelação foi estudada, com o concurso dos diversos chefes de serviço da

Contabilidade, em fins de 1918, mas não chegou a ser realizada devido á mudança da directoria em 1919.

Em fins desse anno o Dr. Alves de Faria pediu a interferencia do Sr. Ministro da Viação junto ao Sr. Ministro da Fazenda para que o Sr. João Ferreira de Moraes Junior, funccionario superior do Thesouro, viesse examinar a escripta do Lloyd "afim de corrigir-lhe qualquer falta que porventura apresente e deixal-a com moldes uniformes com os do Thesouro". (1)

O Sr. João Ferreira de Moraes Junior, posto á disposição do Lloyd no mez de Novembro, examinou a escripta nos seus minimos detalhes, e, "verificando estar a mesma em boas condições de ser adoptada aos moldes geraes traçados nas Instrucções do Ministerio da Fazenda, de 2 de Setembro de 1919" apresentou em Maio de 1920, ao então director do Lloyd, um projecto completo de remodelação de toda a escripta (2), digno dos maiores encomios.

Approvado o projecto pela Direcção Geral da Contabilidade Publica do Thesouro Nacional, de accôrdo com o Dec. n. 13.746, de 3 de Setembro de 1919, a escripta do Lloyd em 1° de Julho de 1920 começou a ser feita nos novos moldes.

Mezes depois a escripta, porém, por motivos varios, voltou a ser feita pelo methodo antigo.

### 183. — *Resultados do exercicio de* 1920

No anno de 1920 o excesso da tonelagem posta á disposição dos exportadores não podia deixar de reduzir os transportes do Lloyd e diminuir os fretes.

A' diminuição de quantidade da carga transportada e á reducção de frete, veiu corresponder um augmento consideravel no preço do combustivel e de todos artigos de importação necessarios a bordo.

Só com o combustivel, o Lloyd teve um augmento de despeza mensal, de Maio a Agosto, de 1.000 contos, approximadamente, augmento que nos dois mezes de Setembro e Outubro attingiu a 2.800:000$000 ou sejam 1.400:000$00 em cada mez.

Assim não eram possiveis lucros e o Dr. Burlamaqui foi obrigado a dizer, no seu officio n. 1.649, de 25 de Outubro de 1920, ao Sr. Ministro da Viação:

> "A posição actual do Lloyd é insustentavel.
>
> Com uma grande quantidade de linhas onerosissimas, sem subvenção e sendo obrigado a manter um trafego intenso com material velho, exigindo sempre reparações custosas e que em algumas linhas é inadequado, não póde o Lloyd permanecer na situação actual sem importar em pesado onus para o Governo.
>
> No trafego houve uma sensivel diminuição de movimento, que forçosamente devia trazer uma diminuição de receita."

A seguinte tabella, em que são comparados elementos de trafego de 1918, 1919 e 1920,

(1) Officio n. 2.213, de 23 - 10 - 919.
(2) Vide "Mensario Brasileiro de Contabilidade" — Mezes de Set e Out. de 1920.

demonstrará que, tendo augmentado o preço do combustivel, o dos artigos de importação e do rancho, o exercicio de 1920 não podia fechar-se com saldo.

| | 1918 | 1919 | 1920 |
|---|---|---|---|
| Viagens redondas ..... | 443 | 363 | 344 |
| Milhas navegadas ..... | 1.201.733 | 1.158.186 | 969.130 |
| Passageiros de 1ª ..... | 43.690 | 47.277 | 41.153 |
| Passageiros de 3ª ..... | 40.762 | 67.676 | 60.344 |
| Cargas (tons. total) ..... | 949.631 | 676.758 | 480.230 |
| Receita do trafego (cargas) | 80.515:438$000 | 53.981:334$000 | 35.508:769$000 |

O resultado do exercicio foi o seguinte:

| | |
|---|---|
| Despeza não discriminada ..... | 83.975:804$386 |
| Depreciação do material fluctuante, 4 °\|° sobre 40.916:226$647... | 1.636:649$064 |
| Concertos em vapores em trafego ..... | 229:173$727 |
| Concertos em paquetes encostados ..... | 23:373$562 |
| Concertos em pequenas embarcações ..... | 261:794$164 |
| Concertos diversos ..... | 1.439:780$085 |
| Percentagem de 20 °\|° sobre Rs. 11.897:745$190, importancia gasta na renovação do material fluctuante ..... | 2.379:549$038 |
| Total da despeza ..... | 89.936.124$026 |
| Receita ..... | 66.609.269$461 |
| Deficit ..... | 23.326:854$565 |

Si tivessemos adoptado o criterio de considerar despeza do exercicio o total das despezas feitas na renovação do material, como pensa que se deva fazer o proprio Dr. Burlamaqui, o "deficit" seria muito maior. Achamos, porém, que o nosso calculo deve ser acceito, porque consideramos injusto que a despeza de uma reconstrucção ou de um concerto geral venha gravar apenas o exercicio em que ella é effectuada. (1)

O elevado prejuizo, a que nos referimos, teve a sua explicação nos seguintes periodos do Dr. Frederico Burlamaqui:

"A meu ver, foi o periodo de 1920 o mais difficil que atravessou o Lloyd, ahi em que a crise, que affligia a industria dos transportes maritimos no mundo inteiro, veiu affectal-o em cheio.

(1) Estamos com os bons autores. Diz o Dr. Antonio Battinani [illegible] "Le imprese di navigazione", á pag. 142: "As despezas de renovação do [illegible] zione straordinaria) podem ser consideradas, sob certo aspecto, como [illegible] material fluctuante, susceptiveis, portanto, de serem amortizadas". O Prof. Vincenzo Viannello na sua obra "Le Aziende Marittime" á pag. 45, escreve: "As despezas de renovação do material (riparazione straordinaria) [illegible] te". Supposto que os reparos sejam necessarios, em media, cada 5 anos [illegible] amortizadas neste periodo de tempo."

Essa crise, de caracter geral, que teve seu inicio logo ao terminar a guerra, consequencia do grande excesso de tonelagem então existente e da desorganização do trabalho interno de cada paiz e do intercambio mundial, veiu reflectir-se entre nós outros com grande intensidade.

Não estando ainda a exploração das nossas minas de carvão em condições de attender ás necessidades do paiz, e não tendo ainda a industria siderurgica, estivemos lutando nessa occasião contra os preços fabulosos do combustivel e de todo o material de consumo, contra a baixa do cambio, as exigencias do pessoal maritimo e a concurrencia desenfreada de fretes na navegação transatlantica, com reflexo na cabotagem, que por um momento teve um excesso de tonelagem motivado pelas companhias brasileiras que retiraram o seu material do trafego internacional para fazer o serviço costeiro, então mais remunerador." (1)

Além desses motivos ha um outro que nos parece ainda mais importante. A diminuição da receita da linha americana, que em exercicios anteriores tinha coberto os "deficits" de todas as linhas nacionaes.

Finda a guerra, os Estados Unidos encontraram-se com vapores em excesso. O *Shipping Board* chegou a dirigir o movimento de 1.400 navios, que foram necessarios á grande nação americana para attender ao appello de Lloyd George, que pedia *Ships, ships, and ships*.

Onde, firmada a paz, as cargas e os passageiros para movimentar tão gigantesca frota?

Foram desarmados 770 navios, daquelles 1.400, mas ainda assim a tonelagem offerecida excedia a tonelagem pedida e dahi a necessidade de explorar novas linhas, entre as quaes as para o Brasil offereciam a maior probabilidade de exito.

E' claro, diante da concurrencia de companhias taes como The Munson Line, Lamport & Holt, Wilhelmsen Steamship Line, Prince Line, South Atlantic Maritime Cor., Commercial South American Line, United States & Brasil Steamship Line, The Delta Line, na maior parte desconhecidas até pouco tempo, o Lloyd Brasileiro não podia deixar de soffrer um golpe formidavel na sua receita.

## 184. — *Reforma do Lloyd*

O Sr. Dr. Pires do Rio, Ministro da Viação, antes de remodelar o Lloyd, de accordo com o Decreto n.3.969, de 25 de Dezembro de 1919, quiz ouvir a palavra autorizada de competentes em assumptos maritimos e nomeou, por isso, uma commissão composta dos engenheiros Carlos Sampaio, Antonio J. Alves de Faria e Manoel Buarque de Macedo, para estudar e propor um plano de reorganização completa.

Logo após as primeiras reuniões, o Dr. Alves de Faria retirou-se da commissão, sendo substituido pelo Dr. Frederico Cesar Burlamaqui.

A commissão ouviu a opinião de officiaes superiores da armada, os almirantes Barthólomeu de Souza e Sylvinato de Moura; de ex-directores do Lloyd, os Drs. Ozo-

(1) A Marinha Mercante Brasileira — "La Nacion" — edição especial de 7 de Setembro de 1922.

rio de Almeida, Barbosa Lima, Aarão Reis, Pereira Lima, Horacio Guimarães, Commandantes Midosi e Luiz Campos; de ex-chefes de serviço, como o Commandante Vital Brandão Cavalcanti, Commandante Alvaro Graça e Dr. Machado da Costa; dos armadores nacionaes Conde de Pereira Carneiro (Comp. Commercio e Navegação), Mario de Almeida (Lloyd Nacional), Henrique Lage e Roberto Cardoso (Companhia Costeira); de representantes do commercio desta Capital e dos Estados, como o Dr. Augusto Ramos, Dr. Miranda Jordão, Haman, Coronel Pinho, Luiz Baptista Lopes, Hannibal Porto, Coroneis José Pessoa de Queiroz, Eduardo Fernandes e Elysen Guilherme; e, finalmente, de politicos, como o Senador Eloy de Souza e os Deputados Sampaio Vidal, Armando Burlamaqui, Ephygenio de Salles, Desdato Mota, Costa Rego e Annibal de Toledo.

A commissão considerou ainda indispensavel, como elemento basico para os seus estudos, a avaliação dos bens do Lloyd, nomeando para obtel-a o capitão de fragata Paulo Pires de Sá, engenheiro naval.

Como, porém, já houvesse o Governo recebido das nossas principaes empresas de navegação a offerta de sua cooperação no caso do Lloyd vir a ser reorganizado em sociedade anonyma, a commissão convidou a "Costeira", a "Commercio" e o "Lloyd Nacional" para que nomeassem um seu representante, com a incumbencia de proceder tambem á essa avaliação. A escolha recahiu no Sr. Roberto Cardoso.

O Commandante Pires de Sá, em 17 de Setembro de 1920, concluiu um bem elaborado parecer, em que eram fornecidas informações minuciosas sobre as unidades da frota do Lloyd.

Na avaliação dos navios, o Commandante Pires de Sá tomou por base esta tabella:

| *Preço em libras por tonelada bruta* | | | |
|---|---|---|---|
| | NAVIOS | | |
| *Idade dos navios* | *Mixtos de mar* | *Cargueiros de mar e mixtos de helices, para rios* | *Mixtos com roda para rios* |
| Até 15 annos | 30 £ | 25 £ | 20 £ |
| De 16 a 25 annos | 25 £ | 20 £ | 15 £ |
| De 26 a 35 annos | 20 £ | 15 £ | 10 £ |
| De 36 a 45 annos | 15 £ | 10 £ | 5 £ |

Os navios foram distribuidos em 6 mappas:

1° — Navios construidos por M. Buarque & Comp. — de 1906 a 1910;

2° — Navios adquiridos por M. Buarque & Comp. — de 1906 a 1910;

3° — Navios do antigo Lloyd;
4° — Navios de rio;
5° — Navios diversos;
6° — Navios ex-allemães.

Fixando em 16$000 o valor da libra esterlina, o Commandante Pires de Sá avaliou os navios do Lloyd em 64.956:000$000.

O Sr. Roberto Cardoso seguiu, na avaliação, um criterio differente do adoptado pelo Commandante Pires de Sá. Este avaliou os navios, tomando por ponto inicial o preço da construcção; aquelle avaliou-os não tendo em conta o seu valor intrinseco e sim as possibilidades da exploração commercial, a que poderiam servir, dada a sua idade, a sua heterogeneidade e as condições especiaes da industria dos transportes maritimos em 1920.

O Sr. Roberto Cardoso, na sua avaliação, recorreu á tabella seguinte:

| *Edade dos navios* | *Preço em libras por tonelada bruta* |
|---|---|
| 1 anno | £ 30. 0. 0 |
| 2 annos | £ 28.11. 7 |
| 3 annos | £ 27. 3. 2 |
| 4 annos | £ 25.14. 8 |
| 5 annos | £ 24. 6. 4 |
| 6 annos | £ 22.17.11 |
| 7 annos | £ 21. 9. 6 |
| 8 annos | £ 20. 1. 1 |
| 9 annos | £ 18.12. 8 |
| 10 annos | £ 17. 4. 3 |
| 11 annos | £ 15.15.10 |
| 12 annos | £ 14. 7. 5 |
| 13 annos | £ 12.19. 0 |
| 14 annos | £ 10.10. 6 |
| 15 annos | £ 10. 2. 2 |
| 16 annos | £ 8. 5. 4 |
| 17 annos | £ 7. 5. 4 |
| 18 annos | £ 5.16.10 |
| 19 annos | £ 4. 8. 6 |
| 20 annos | £ 3. 0. 1 |

O valor dado pelo Sr. Roberto Cardoso aos navios do Lloyd foi de Rs..... 24.111:624$000.

Diante dessas duas avaliações tão divergentes, a commissão quiz ouvir tambem o Commandante Carlos Midosi, antigo director do Lloyd.

O Commandante Midosi, em poucos dias desempenhou-se de sua incumbencia, offerecendo, em 8 de Outubro, a sua avaliação, que dava á frota do Lloyd o valor de Rs. 32.230:000$000.

São do seu parecer as seguintes considerações:

O Sr. Capitão de Fragata Pires de Sá, para fazer a avaliação dos navios, inclusive os ex-allemães, dividiu-os em 3 classes, a saber: A — Os mixtos de mar; B — os cargueiros de mar, e C — os mixtos ou de passageiros, de rios e de rodas.

Com relação á edade desses navios dividiu-os em 4 grupos, a saber: 1° — até 15 annos; 2° — de 15 a 25 annos; 3° — de 25 até 35 annos e 4° — de 35 a 40 annos.

Para os do 1° grupo deu os valores maximos de £ 30, £ 25 e £ 20, correspondentes á cada classe e os valores minimos de £ 15, £ 10 e £ 5, tambem correspondente á cada classe.

Assim elle deu para um vapor de 7 annos, como o "Cavias", uma base de valor egual á de um de 14 annos, como o "Cuyabá", o que não é razoavel. Com esse methodo attingiram a 1.320:000$000, 1.224:000$000 e 1.208:000$ os valores dos vapores "Tocantins", "Purús" e "Tapajoz", com 19, 20 e 18 annos de edade, respectivamente, os quaes haviam sido adquiridos pelo Lloyd Brasileiro por 472:000$000 ou £ 31.000 cada um, sendo o pagamento feito em prestações, em 1909, quando a libra valia 15$260, mais ou menos. Do mesmo modo, ao "Servulo Dourado", como, aliás, aos outros do seu typo, que têm actualmente 16 annos de edade e que foi adquirido em 1907, por 880:000$000 ou £ 56.065, quando a libra valia 15$720, mais ou menos, foi dado o valor de 715:000$000, quando o proprio Commandante Pires de Sá declara "esse navio tem necessidade de substituir as suas caldeiras que se acham em máo estado". Como esses, outros mais attingiram a valores excessivos.

O Sr. Roberto Cardoso deu aos navios um valor correspondente ás suas edades, mas deixou de levar em conta a sua natureza e as obras de reconstrucção nelles feitas.

Examinando os valores pelos quaes haviam sido adquiridos esses navios, verifiquei os seguintes preços:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Typo "Bahia" ..... | 541$000 | por | tonelada | bruta |
| Typo "S. Paulo" ..... | 447$000 | " | " | " |
| Typo "Syrio" ..... | 474$000 | " | " | " |
| Typo "Acre" ..... | 482$000 | " | " | " |
| Typo "Oyapock" ..... | 786$000 | " | " | " |
| Typo "Cubatão" ..... | 327$000 | " | " | " |
| Typo "Mantiqueira" ..... | 349$000 | " | " | " |
| Typo "Murtinho" ..... | 347$000 | " | " | " |
| Typo "Goyaz" ..... | 476$000 | " | " | " |
| Typo "Purús" ..... | 123$000 | " | " | " |

O do typo "Goyaz", que é cargueiro, está muito elevado, porque era de passageiros quando foi adquirido da Companhia Freitas, que, por sua vez, o adquiriu quando cargueiro e o transformou em navio de passageiros, tendo sido, mais tarde, transformado pelo Lloyd Brasileiro para cargueiro, por ter uma marcha muito reduzida.

Não faço referencia aos preços de acquisição dos outros vapores, porque elles já têm mais de 25 annos de edade.

Por esses algarismos se vê que os preços por tonelada bruta pelos quaes foram adquiridos os vapores de passageiros são mais elevados do que de £ 30, maximo adoptado pelos Srs. Pires de Sá e Roberto Cardoso, e, por isso, preferi adoptar para a avaliação desses vapores o preço da acquisição feita directamente ao constructor ou ao seu dono, sem precisar servir-me de moeda ingleza.

Não dispondo dos mesmos elementos para a avaliação dos navios ex-allemães, fui procural-os no balanço de 31 de Dezembro de 1913, do Norddeutcher Lloyd, ao qual pertenciam o "Avaré" e o "Poconé".

Por esse balanço se vê que, naquella data, o valor da acquisição de sua frota, composta de 116 vapores, de 25.570 a 350 toneladas brutas, com um total de 706.996 toneladas, era de 332.556.600 marcos ou sejam 740 marcos por tonelada bruta, sendo o tonelagem media dos navios de 6.095 toneladas, quando a dos navios ex-allemães é de 5.293.

Como todos os navios ex-allemães, com a excepção unica do "Tabatinga", são mixtos e alguns como o "Avaré", o "Curvello" e o "Uberaba", bastante luxuosos, e como o preço da construcção é mais elevado do que antes da guerra, e é provavel que ainda se mantenha por algum tempo, não duvidei em adoptar para preço primitivo desses navios o de 480$000 por tonelada, preço correspondente ao de 600 marcos, fazendo assim o augmento de 28 °|° sobre aquelle preço.

Aos preços primitivos de cada vapor fiz a desvalorização de 4 °|° ao anno, a minima admittida, por se tratar da venda desse material e não de sua desvalorização para effeitos financeiros de sua exploração industrial. Como alguns desses navios já têm mais de 25 annos e ainda têm algum valor, quando mais não seja o correspondente ao de seu material aproveitavel, dei aos que excedem de 25 annos um valor por mim arbitrado de accordo com o seu estado e obras de reconstrucção nelles feitas."

Damos, no quadro a seguir, os preços, por navio , das tres avaliações.

| N. de ordem | Navios | Avaliação do C.te Pires de Sá 1920 | Avaliação do Sr. Roberto Cardoso 1920 | Avaliação do C.te Midosi 1920 |
|---|---|---|---|---|
| | NAVIOS DE ALTO MAR | | | |
| 1 | Acre . . . . . | 1.248 :000$000 | 536 :026$400 | 599 :000$000 |
| 2 | Alagôas . . . . . | 420 :000$000 | 95 :604$000 | 95 :000$000 |
| 3 | Almirante Jaceguay | 700 :000$000 | 268 :116$800 | 476 :000$000 |
| 4 | Amazonas . . . . | 200 :000$000 | 69 :600$000 | 92 :000$000 |
| 5 | Bahia . . . . . | 1.632 :000$000 | 936 :635$200 | 1.104 :000$000 |
| 6 | Bocaina . . . . . | 680 :000$000 | 268 :269$600 | 400 :000$000 |
| 7 | Borborema . . . . . | 728 :000$000 | 375 :239$200 | 360 :000$000 |
| 8 | Bragança . . . . . | 170 :000$000 | 57 :199$200 | 92 :000$000 |
| 9 | Brasil . . . . . | 390 :000$000 | 96 :296$800 | 100 :000$000 |
| 10 | Ceará . . . . . | 1.550 :000$000 | 688 :732$800 | 883 :000$000 |
| 11 | Cubatão . . . . . | 695 :000$000 | 374 :617$600 | 200 :000$000 |
| 12 | Florianopolis . . . | 480 :000$000 | 71 :859$200 | 250 :000$000 |
| 13 | Goyaz . . . . . | 592 :000$000 | 151 :691$200 | 422 :000$000 |
| 14 | Guajará . . . . . | 220 :000$000 | 72 :000$000 | 200 :000$000 |
| 15 | Ibiapaba . . . . . | 728 :000$000 | 375 :239$200 | 360 :000$000 |
| 16 | Iris . . . . . | 435 :000$000 | 101 :244$000 | 150 :000$000 |
| 17 | Javary . . . . . | 700 :000$000 | 268 :324$000 | 476 :000$000 |
| 18 | João Alfredo . . . | 625 :000$000 | 97 :094$400 | 300 :000$000 |
| 19 | Manáos . . . . . | 520 :000$000 | 82 :626$400 | 300 :000$000 |
| 20 | Mantiqueira . . . . | 680 :000$000 | 351 :411$200 | 350 :000$000 |
| 21 | Maranhão . . . . . | 330 :000$000 | 92 :095$000 | 95 :000$000 |
| 22 | Mayrink . . . . . | 750 :000$000 | 26 :484$400 | 30 :000$000 |
| 23 | Minas Geraes . . . | 1.696 :000$000 | 974 :916$000 | 960 :000$000 |
| 24 | Oyapock . . . . . | 368 :000$000 | 108 :143$200 | 346 :000$000 |
| 25 | Pará . . . . . | 1.500 :000$000 | 694 :327$200 | 883 :000$000 |
| 26 | Prudente de Moraes | 340 :000$000 | 37 :491$200 | 150 :000$000 |
| 27 | Purús . . . . . | 1.224 :000$000 | 183 :711$200 | 264 :000$000 |
| 28 | Pyrineos . . . . . | 680 :000$000 | 467 :078$400 | 470 :000$000 |
| 29 | Rio de Jaeniro . . | 1.720 :000$000 | 823 :848$800 | 832 :000$000 |
| 30 | Ruy Barbosa . . . | 760 :000$000 | 308 :101$600 | 422 :000$000 |
| 31 | São Paulo . . . . | 1.720 :000$000 | 742 :397$600 | 768 :000$000 |
| 32 | São Salvador . . . | 715 :000$000 | 97 :094$400 | 250 :000$000 |
| 33 | Sarg. Albuquerque . | 395 :000$000 | 105 :938$400 | 100 :000$000 |
| 34 | Satellite . . . . . | 395 :000$000 | 67 :869$600 | 150 :000$000 |
| 35 | Sergipe . . . . . | 592 :000$000 | 173 :751$200 | 422 :000$000 |
| 36 | Servulo Dourado . . | 715 :000$000 | 251 :728$800 | 422 :000$000 |
| 37 | Sirio . . . . . | 720 :000$000 | 300 :500$800 | 422 :000$000 |
| 38 | Tapajóz . . . . . | 1.208 :000$000 | 352 :742$400 | 350 :000$000 |
| 39 | Tocantins . . . . . | 1.320 :000$000 | 291 :200$000 | 350 :000$000 |
| | VELEIROS | | | |
| 40 | Presid. Wenceslão . | 450 :000$000 | 60 :000$000 | 80 :000$000 |
| 41 | Wenceslau Braz . | 210 :000$000 | | |

| N. de ordem | Navios | Avaliação do C.te Pires de Sá 1920 | Avaliação do Sr. Roberto Cardoso 1920 | Avaliação do C.te Midosi 1920 |
|---|---|---|---|---|
| | NAVIOS FLUVIAES | | | |
| 1 | Brasil-Fluvial . . . | 152 :000$000 | 59 :613$600 | 112 :000$000 |
| 2 | Carceres . . . . . | 440 :000$000 | 229 :737$600 | 230 :000$000 |
| 3 | Cahy . . . . . | | 80 :000$000 | 50 :000$000 |
| 4 | Colombo . . . . . | | 5 :000$000 | 10 :000$000 |
| 5 | Com. Alvim . . . | 27 :000$000 | 25 :000$000 | 26 :000$000 |
| 6 | Coxipó . . . . . | 10 :000$000 | 5 :000$000 | 5 :000$000 |
| 7 | Diamantino . . . . | 155 :000$000 | 36 :000$000 | 150 :000$000 |
| 8 | Ibicuhy . . . . . | 35 :000$000 | 25 :000$000 | 34 :000$000 |
| 9 | Itaquy . . . . . | 55 :000$000 | 25 :000$000 | 56 :000$000 |
| 10 | Juncal . . . . . | 130 :000$000 | 5 :000$000 | 10 :000$000 |
| 11 | Ladario . . . . . | 155 :000$000 | 36 :530$400 | 150 :000$000 |
| 12 | Mercedes . . . . . | 150 :000$000 | 42 :442$400 | 150 :000$000 |
| 13 | Miranda . . . . . | 440 :000$000 | 229 :737$600 | 230 :000$000 |
| 14 | Murtinho . . . . . | 440 :000$000 | 229 :737$600 | 230 :000$000 |
| 15 | Nioac . . . . . | 15 :000$000 | 5 :000$000 | 5 :000$000 |
| 16 | Orvalho (1 roda) . | 20 :000$000 | 20 :000$000 | 20 :000$000 |
| 17 | Rio Grande . . . . | 190 :000$000 | 150 :000$000 | 145 :000$000 |
| | NAVIOS EX-ALLEMAES (*Incorporados á frota do L. B.*) | | | |
| 1 | Avaré . . . . . | 4.608 :000$000 | 2.639 :768$800 | 2.685 :000$000 |
| 2 | Benevente . . . . . | 2.192 :000$000 | 633 :284$000 | 787 :000$000 |
| 3 | Campos . . . . . | 1.488 :000$000 | 224 :133$600 | 235 :000$000 |
| 4 | Caxias . . . . . | 5.480 :000$000 | 3.364 :187$200 | 3.384 :000$000 |
| 5 | Curvello . . . . . | 3.104 :000$000 | 1.337 :843$200 | 1.257 :000$000 |
| 6 | Cuyabá . . . . . | 3.120 :000$000 | 1.092 :747$200 | 1.370 :000$000 |
| 7 | Macapá . . . . . | 408 :000$000 | 121 :271$200 | 350 :000$000 |
| 8 | Maranguape . . . . | 1.456 :000$000 | 511 :430$400 | 816 :000$000 |
| 9 | Poconé . . . . . | 3.240 :000$000 | 1.552 :046$000 | 1.687 :000$000 |
| 10 | Santos . . . . . | 1.552 :000$000 | 233 :362$400 | 300 :000$000 |
| 11 | Tabatinga . . . . . | 440 :000$000 | 103 :093$600 | 149 :000$000 |
| 12 | Mearim (Veleiro) . | 168 :000$000 | 160 :000$000 | 160 :000$000 |
| | BARCOS E PONTÕES | | | |
| 1 | Com. Pessôa . . . . | 250 :000$000 | 120 :000$000 | 120 :000$000 |
| 2 | Corumbá . . . . . | 41 :660$000 | 20 :000$000 | |
| 3 | Lock-Trool . . . . | 208 :340$000 | 100 :000$000 | 100 :000$000 |
| 4 | Marajó . . . . . | 260 :000$000 | 150 :000$000 | 150 :000$000 |
| 5 | Pernambuco . . . | 85 :000$000 | 20 :000$000 | 50 :000$000 |

Os Srs. Pires de Sá, Cardoso e Midosi avaliaram tambem os demais bens do Lloyd. O resumo das avaliações feitas é este:

| Numero de ordem | Bens | Commandante Pires de Sá | Roberto Cardoso | Commandante Midosi |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Navios do Lloyd Brasileiro | 34.308:000$000 | | 17.188:000$000 |
| 2 | Ex-allemães incorporador á frota . . . . . | 30.648:000$000 | 24.111:624$000 | 15.042:000$000 |
| 3 | Embarcações auxiliares . . | 64.956:000$000 | | 32.230:000$000 |
| 4 | Ilhas de Mocanguê e Conceição . . . . . | 6.267:428$977<br>21.441:579$285 | 1.500:000$000 | 2.700:000$000<br>16.000:000$000 |
| 5 | Terreno, predios, etc. . . . | 689:389$066 | 9.000:000$000 | 100:000$000 |
| 6 | Material de consumo . . . | 3.735:094$317 | | |
| 7 | Moveis . . . . . | 392:043$230 | 1.000:000$000 | 100:000$000 |
| 8 | Lavandeiria . . . . . | 72:585$608 | 72:585$608 | 72:000$000 |
| 9 | Boias e amarrações . . . . | 37:500$000 | 17:500$000 | 20:000$000 |
| | Totaes . . . . . | 97:421:620$485 | 34.801:709$608 | 51.222:000$000 |

De posse dessas avaliações, ouvidas as opiniões das pessoas consultadas sobre o assumpto, e aminada a situação das emprezas nacionaes e uma proposta da Costeira, que offerecera ao Governo a sua experiencia e os seus elementos para a execução dos serviços do Lloyd, reunindo o material deste ao seu, o Dr. Buarque de Macedo, relator, apresentou, em 17 de Novembro de 1920, aos Srs. Carlos Sampaio e Frederico Burlamaqui, seus companheiros de commissão, longo trabalho, em que eram estudadas as questões da officialização do Lloyd, da avaliação dos bens do mesmo e da organização das linhas costeiras e internacionaes. O trabalho terminava com um projecto de reorganização do Lloyd de accordo com seu modo de ver.

O Dr. Burlamaqui, em 22 do mesmo mez, offereceu um substitutivo a esse projecto, demorando-se em estudar tambem as questões expostas no trabalho do Dr. Buarque

O Dr. Buarque e o Dr. Burlamaqui, embora por motivos diversos, eram ambos contrarios á officialização; estavam ambos de accordo em attribuir aos bens do Lloyd o valor de 60.000:000$000, baseando-se na avaliação Midosi; divergiam, porém, no que concernia ás linhas de navegação. O Dr. Buarque pensava que o Lloyd devia ser alliviado do serviço das pequenas linhas costeiras, para ficar com as linhas de cabotagem e com as linhas internacionaes.

O Dr. Burlamaqui, pelo contrario, achava que não seria possivel, por superiores motivos de conveniencia politica, interromper a navegação do Lloyd para os pequenos portos de Angra, Paraty, Ubatuba, Caraguatuba, Villa Bella, Cananéa, Iguape, Caravellas, Cannavieiras, Penedo, Villa Nova, Areia Branca, Aracaty, Camocim, Amarração, Jaguarão e Victoria do Palmar e que as linhas internacionaes não eram

aconselhaveis absolutamente, concordando apenas na manutenção de uma de cargueiros para a America do Norte.

Os argumentos que apresentava contra as linhas internacionaes se apoiavam nestas palavras da mensagem dirigida ao Congresso por S. Ex. o Sr. Presidente da Republica, na abertura da sessão legislativa de 1920:

"Não têm navegação transoceanica os paizes que *querem*, mas os que podem tel-a. A experiencia mostra que a manutenção de uma linha de navegação depende de serviço regular e frete baixo, e só podem fornecer ao carregador frete baixo e serviço regular as frotas mercantes de paizes productores de ferro, aço, carvão e oleo, isto é, de paizes que possam construir e produzir combustivel.

Não quer isto dizer que devamos renunciar inteiramente á navegação transoceanica e desperdiçar em despesas alheias ao nosso desenvolvimento economico o valor dos navios ex-allemães. Não, de certo. O que devemos fazer é vender primeiro os vapores afretados á França e mais tarde os que estamos nós mesmos explorando, e, com o que sobrar do seu preço, encommendar, para a navegação internacional, uma pequena frota *homogenea* composta exclusivamente de *cargueiros* e correspondente ás necessidades *reaes* do nosso commercio, e outra frota apropriada aos nossos portos, construida tambem em series, para a navegação de cabotagem. Os primeiros não deverão exceder de certo calado, de modo que nas viagens de volta, possam penetrar em portos brasileiros e, ao deixarem ahi a carga estrangeira, receber a que se destine a outros portos do Brasil, auxiliando assim os navios de cabotagem e aproveitando a praça disponivel. Os segundos poderão ser divididos em duas series, uma para os portos maritimos e outra para os pequenos portos interiores.

A homogeneidade, cuja falta nos navios ex-allemães constitue o maior defeito, é para nós uma condição *sine qua* da exploração util dos serviços transoceanicos. Influindo favoravelmente no preço da construcção, no commando e guarnição dos navios, nas despezas de conservação, de custeio e de trafego, na rapidez das reparações, na applicação dos sobresalentes, no consumo do combustivel, etc., só ella nos permittirá manter, ainda assim talvez com algum prejuizo, mas com vantagens compensadoras de ordem politica, uma ou outra linha de navegação internacional."

Na reorganização do Lloyd tambem os dois ex-directores divergiram n'alguns pontos.

O Dr. Buarque tinha pensado em fixar o capital em 25.000:000$000, obter um emprestimo de 5.000:000$000 e emittir debentures na importancia de 25.000:000$000.

O Dr. Burlamaqui aconselhava fixar o capital em 30.000:000$000 e a emissão de debentures na mesma importancia; aconselhava mais que o Governo tivesse um numero reduzido de acções, sendo estas lançadas á subscripção publica, com preferencia para

as grandes companhias nacionaes de navegação com séde na Capital Federal e para os Governos dos Estados.

O Dr. Buarque concedia absoluta preferencia no serviço da nova companhia aos empregados do Lloyd com mais de 10 annos de casa e estabelecia uma pequena pensão aos funccionarios invalidos com mais de 20 annos de trabalho.

O Dr. Burlamaqui, sem negar os direitos da antiguidade, propunha que a nova sociedade fosse obrigada a aproveitar e manter nos seus serviços os funccionarios de maior merecimento e que nos trabalhos de convez, machina e camara fosse obrigatorio o emprego de officiaes de reserva da Marinha de Guerra e das praças com baixa do serviço da Armada, sem nota desabonadora.

A' vista dessas divergencias, o Dr. Buarque de Macedo organizou um novo projecto, que ficou assim redigido:

PROJECTO

1° — Que seja, pelo Governo, organizada uma sociedade anonyma, sob a denominação de Lloyd do Brasil, com o capital de 30.000:000$000, em acções e um emprestimo de 30.000:000$000 em debentures, com os juros de 4 °|° e 1|2 °|° de amortização, cabendo ao Governo além das acções que subscrever, mais o total da emissão das debentures, que terão como garantia hypothecaria as ilhas, os estaleiros e mais bens de raiz que o Lloyd Brasileiro possuir e forem indispensaveis á nova Companhia.

2° — Que tenham preferencia na subscripção das acções da nova companhia os Governos dos Estados e as grandes companhias de navegação nacionaes.

3° — Que sejam, pelo Governo, contractados com a nova sociedade os serviços de navegação subvencionadas, antes indicadas, mediante uma subvenção annual até réis 8.000:000$000, pagavel por quotas mensaes.

4° — Que o actual acervo do Lloyd seja, pelo Governo, liquidado, passando para a nova Companhia o seu material fluctuante, bens de raiz e estaleiros, livres de quaesquer onus.

5° — Que a direcção superior da nova Empreza tenha a maior autonomia, nos termos da Lei das Sociedades Anonymas, sendo composta de ... directores de reconhecida competencia em assumptos de navegação e commercio.

6° — Que sejam aproveitados nos serviços da nova Companhia, segundo o criterio de merecimento, antiguidades e serviços prestados, e de accordo com as necessidades, os actuaes funccionarios do Lloyd, assim como os officiaes da reserva ou reformados da Marinha de Guerra e as praças que tenham concluido sem má nota o seu tempo de serviço na Armada.

7° — Que, no caso de alienação de qualquer dos elementos da actual frota do Lloyd, reverta ao Thesouro a metade do excesso do preço pelo qual tiver elle passado á nova Companhia e o da mesma alienação, devendo, além disso, a parte que couber á Companhia ser integralmente empregada na acquisição de novos navios.

8° — Que sejam pela nova sociedade estabelecidos com as demais emprezas de navegação nacionaes, ajustes referentes á organização de linhas e tarifas, de fórma

a evitar desordenada concurrencia, assim como convenios de defesa e de trafego mutuo com as grandes companhias de navegação estrangeiras que operam no Brasil.

O relatorio e projecto do Dr. Buarque de Macedo mereceram os seguintes votos dos seus collegas de commissão:

Voto do Dr. Carlos Sampaio:

"De accordo com o relatorio feito pela Commissão, o subscrevo sem restricções, principalmente porque espero sempre ver realizar-se o consorcio dos armadores, cabendo-me, porém, accrescentar que, a meu ver, a Companhia a ser creada deve ter metade do seu valor representado por acções nominativas, e que só possam ser subscriptas, transferidas e adquiridas por brasileiros, e a outra metade em "debentures" como proposto no dito relatorio.

*Se, porém, a subscripção publica a que se deve proceder não dér os resultados que se deviam esperar, se aquelle consorcio se realizasse ainda que em parte, opino pela officialização do Lloyd*, annexando-o ao Ministerio da Marinha, para creação de uma innegualavel escola pratica de officiaes e marinheiros, de uma reserva naval da maior importancia, e de uma fonte de receita, correspondendo a uma diminuição de despesas daquelle ministerio."

Voto do Dr. Burlamaqui:

"Assigno o presente parecer com as restricções que importem em qualquer desaccordo com os pensamentos e as affirmativas constantes da exposição que tive a honra de enviar ao Exmo. Sr. Ministro da Viação em 25 de Outubro ultimo e da carta-parecer que remetti ao Sr. Dr. M. Buarque de Macedo, em 22 do corrente, em resposta á minuta de relatorio que por S. S. me foi apresentada em 17 do mesmo mez, documentos esses que junto por cópia.

Com satisfação verifiquei que grande parte das conclusões a que cheguei mereceram da maioria da commissão a honra de ser incluida no actual parecer."

O trabalho do Dr. Buarque acompanhado dos votos acima transcriptos foi enviado, em fins de Novembro, ao Governo, que, em 28 de Dezembro, baixava o Decreto n. 14.577, deste teor:

DECRETO N. 14.577 — DE 28 DE DEZEMBRO DE 1920

Reorganiza o Lloyd Brasileiro, constituindo-o sob a fórma de sociedade anonyma, para a exploração dos serviços de navegação e outros, actualmente a cargo daquella empreza.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, nos termos da autorização que lhe confere o decreto legislativo n. 3.964, de 25 de Dezembro de 1919, e no intuito de dar o necessario e conveniente desenvolvimento e efficacia aos serviços a cargo do Lloyd Brasileiro, decreta:

Art. 1° — O Governo Federal constituirá uma sociedade anonyma sob a denominação de Lloyd Brasileiro, com duração de trinta annos, contados da data da fundação, e tendo por objecto a exploração dos serviços de navegação e outros, actualmente a cargo da empreza que, com o mesmo nome, se acha incorporada ao Patrimonio Nacional.

Art. 2° — Para a formação do capital da referida sociedade, que será de trinta mil contos de réis, contribuirá a União com bens do actual Lloyd Brasileiro, no valor de vinte e cinco mil contos de réis, estimados na fórma prescripta pelo art. 17 do decreto n. 434, de 4 de Junho de 1891.

Art. 3° — O Governo Federal encarregará o Banco do Brasil de proceder, em nome e por conta da União, a todos os actos necessarios para a constituição da sociedade, especialmente os de abrir subscripção publica ou particular para que se realize, em dinheiro, a somma de cinco mil contos, precisa para a integração do capital social, receber as primeiras entradas dos subscriptores, convocar as assembléas geraes e legalizar os actos da constituição da sociedade.

Paragrapho unico. A União, para a realização, em dinheiro, da somma a que se refere este artigo, poderá concorrer com a importancia que não tiver sido subscripta e que será obtida pela alienação de navios que não possam ser ou não convenham sejam explorados directamente pela empreza, de accordo com a autorização conferida nos termos do decreto n. 3.961, de 25 de dezembro de 1919.

Art. 4° — A administração da sociedade anonyma será exercida exclusivamente por cidadãos brasileiros, na fórma determinada pelo lei n. 123, de 11 de Novembro de 1892 (decreto n. 10.524, de 23 de Outubro de 1913, art. 16, letra *b* )

Art. 5° — Constituida a sociedade, esta adquirirá, dos bens existentes no fundo ou acervo da actual empreza do Lloyd Brasileiro (inclusive utensilios e generos de consumo), que não tenham sido incorporados no capital social, como estabelece o artigo 2°, uma parte, de valor correspondente á importancia de trinta mil contos de réis.

§ 1° — Para realizar essa operação, a sociedade, dentro de quinze dias contados a partir do registro dos respectivos actos organicos na Junta Commercial, convocará em assembléa geral extraordinaria os accionistas para que autorizem a emissão de um empestimo, por "debentures" ou obrigações ao portador até o maximo de trinta mil contos de réis.

§ 2° — Estas obrigações vencerão os juros annuaes de quatro por cento, serão resgatadas no prazo de vinte e nove annos, contados da data em que a emissão fôr autorizada pela assembléa geral extraordinaria, iniciando-se a amortização no sexto anno, por prestações semestraes, e terão por garantia, além de todo o activo e bens da sociedade, a hypotheca especial dos immoveis adquiridos pela mesma sociedade, em virtude dos actos a que se referem os arts. 2° e 5°, *in principio*.

§ 3° — A sociedade não poderá contrahir, emquanto não resgatar o emprestimo a que se refere o § 1° deste artigo, outro qualquer com garantia, sem consentimento expresso do Poder Legislativo.

§ 4º — As obrigações ao portador, entregues ao Governo Federal em pagamento dos bens por estes vendidos, serão recolhidas ao Thesouro Nacional. O Governo Federal poderá, mediante decreto, expedido pelo Ministerio da Fazenda, autorizar a alienação dessas obrigações, por valor que não será inferior ao nominal, recolhendo-se ao Thesouro Nacional o respectivo producto.

Rio de Janeiro, 28 de Dezembro de 1920, 99º da Independencia e 32º da Republica. — *Epitacio Pessôa* — *J. Pires do Rio* — *Homero Baptista*.

LLOYD BRASILEIRO

(Patrimonio Nacional)

1921 - 1922

*Periodo de liquidação*

## 185. — *Considerações*

Em 26 de Janeiro de 1921, os bens pertencentes ao Lloyd Brasileiro (Patrimonio Nacional) começaram a passar para a sociedade anonyma em que elle se transformou.

Naquella data, portanto, terminou a gestão normal do Lloyd, como empreza subordinada directamente ao Governo, iniciando-se, naquelle dia, a gestão de liquidação, que ainda não está encerrada, e a vida da nova sociedade, a *Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro*, livre completamente de qualquer responsabilidade do antigo Lloyd.

Considerando que a vida do Lloyd, como dependencia da administração publica, foi em 1921 de dias apenas, pensamos que podemos tratar, no fim do nosso trabalho, destes assumptos:

I — Transformação do Lloyd em sociedade anonyma.

II — Periodo de liquidação.

## 186. — *Transformação do Lloyd em sociedade anonyma*

O Banco do Brasil, encarregado de proceder, nas condições do art. 3°. do decreto n. 14.577, de 26 de Dezembro de 1920, a todos os actos necessarios á reorganização do Lloyd, dando-lhe a fórma de sociedade anonyma, sob o nome de "Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro", obteve, em 12 de Janeiro de 1921, que os Estatutos desta companhia fossem approvados e que o seu capital fosse subscripto pelos seguintes accionistas:

| | *Acções* | *Importancia* |
|---|---|---|
| União Federal | 125.000 | 25.000:000$000 |
| Guilherme Guinle | 50 | 10:000$000 |
| Cia. Commercial e Maritima | 50 | 10:000$000 |

| | *Acções* | *Importancia* |
|---|---|---|
| Antonio Augusto de Araujo Franco | 50 | 10:000$000 |
| Affonso Vizeu | 50 | 10:000$000 |
| Arthur Scheffer | 25 | 5:000$000 |
| Roberto Cardoso | 15 | 3:000$000 |
| João Gentil | 50 | 10:000$000 |
| The Gourock Ropework Co. | 10 | 2:000$000 |
| Eduardo Fernandes | 10 | 2:000$000 |
| Zeferino de Faria | 10 | 2:000$000 |
| Eugenio de Valladão Catta Preta | 25 | 5:000$000 |
| M. Buarque de Macedo | 25 | 5:000$000 |
| Frederico Cesar Burlamaqui | 5 | 1:000$000 |
| Felismino Soares & Comp. | 5 | 1:000$000 |
| Arthur Furtado | 5 | 1:000$000 |
| Carlos Drummond | 5 | 1:000$000 |
| Antonio Carlos da Rocha Fragoso | 25 | 5:000$000 |
| Anthero Pinto de Almeida | 25 | 5:000$000 |
| Mario de Almeida | 25 | 5:000$000 |
| Manoel José Machado da Costa | 5 | 1:000$000 |
| Carlos de C. Midosi | 5 | 1:000$000 |
| Alberto Gonçalves Teixeira | 10 | 2:000$000 |
| Barbosa Albuquerque & Comp. | 10 | 2:000$000 |
| D. Wellington | 5 | 1:000$000 |
| Total | 125.500 | 25.100:000$000 |

Faltava, como se vê, a quantia de Rs. 4.900:000$000 para integrar o capital social. De conformidade com o paragrapho unico do art. 3° do referido decreto, essa quantia foi subscripta pela União, que está autorizada, pela referida disposição legal, a obter essa importancia da alienação de navios, que não possam ser explorados directamente ou cuja exploração não convenha.

O capital social de 30.000:000$000, assim subscripto, ficou constituido por 25.000:000$000 de bens tirados do acervo do Lloyd Brasileiro e por 5.000:000$000 em dinheiro, dos quaes 100:000$000 de particulares e 4.900:000$000 da União Federal.

Os Estatutos, em seu art. 26 davam poderes á directoria para adquirir, dentre os restantes bens do Lloyd Brasileiro, aquelles que fossem necessarios á organização dos serviços a contratar com o Governo Federal, emittindo para tal fim "debentures", ao juro de 4 °|° ao anno, amortizaveis em 29 annos.

No dia 17 de Janeiro, o Banco do Brasil, continuando nas suas attribuições de incorporador da nova companhia, reuniu os accionistas desta para que escolhessem os peritos avaliadores dos bens, com que, na importancia de 25.000:000$000, a União entraria para a formação do capital social.

Os peritos escolhidos foram os Srs. Drs. Manoel José Machado da Costa, Francisco de Araujo Feio e Alvaro Gomes de Mattos, os quaes, pelo conhecimento que tinham dos bens do Lloyd, puderam apresentar o seu laudo dois dias depois, isto é, em 19 do mesmo mez, dando o valor de 25.000:000$000 aos seguintes bens:

1 — Ilha de Mocanguê, terrenos, officinas (inclusive a officina fluctuante installada a bordo do "Espirito Santo") e diques;

2 — Ilha da Conceição, terrenos, officinas, carreiras e pedreiras;

3 — Mobiliario e installações dos escriptorios e agencias da Capital Federal e dos Estados;

4 — Terrenos em Nictheroy, Amarração e Paranaguá;

5 — Trapiches em São Matheus, Caravellas, Penedo, Aracajú e São Christovão;

6 — Stocks de carvão na Ilha da Conceição e nos diversos portos.

7 — Stocks de mercadorias nos almoxarifados.

Não entraram na avaliação:

*a*) Um terreno de m. 20x30, na Avenida Rodrigues Alves (ex-avenida Caes do Porto), referido no accordo entre o Ministerio da Viação e o Lloyd Brasileiro, em 1905, homologado pelo Juiz Federal da 2ª Vara;

*b*) Um terreno de metros quadrados 932,75, á travessa Marquez de Pombal n. 1, em Belém (Pará);

*c*) Os terrenos do Morro do Conselho e Amolar, no Estado de Matto Grosso, e terreno da Bahia do Tamengo, na Bolivia.

*d*) Uma casa em Corumbá;

*e*) Os machinismos da lavanderia;

*f*) O carvão e as mercadorias de consumo a bordo dos vapores;

*g*) O material fluctuante.

Formado, deste modo, o capital social, a assembléa dos accionistas, reunida nesse dia, approvou a avaliação feita e aclamou, para os cargos da Directoria e do Conselho Fiscal, os seguintes senhores:

Directoria:

*Director-Gerente* — Dr. Manoel Buarque de Macedo.

*Director-Secretario* — Dr. Eugenio de Valladão Catta Preta.

*Director-Thesoureiro* — Commandante Alberto Durão Coelho.

Conselho fiscal:

*Membros effectivos* — Dr. Gabriel Ozorio de Almeida, Antonio Augusto de Araujo Franco e Domingos da Silva Filho.

*Membros supplentes* — José de Oliveira Castro, Affonso Vizeu e Francisco José de Moraes.

Estava constituida a "Companhia de Návegação Lloyd Brasileiro".

A nova companhia, entretanto, não podia funccionar sem receber os bens já avaliados, e os bens excluidos dessa avaliação, que deviam ser adquiridos mediante a emissão de 30.000:000$000 em "debentures".

Os bens (officinas, diques, immoveis e stocks de mercadoria e carvão), avaliados em 25.000:000$000, foram entregues á nova companhia em 26 de Janeiro de 1921.

A entrega dos navios, autorizada pelo aviso sem numero, de 19 de Janeiro de 1921, do Ministerio da Viação, iniciou-se em 26 desse mesmo mez, só terminando em 23 de Julho, com a entrega do "Caxias" no porto de Hamburgo, como consta do seguinte quadro:

Datas e logares das entregas dos navios do *Lloyd Brasileiro* (Patrimonio Nacional) á *Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro*

| N.° de ordem | Navios | Local em 26 de Janeiro de 1921 | Entrega | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Data | Logar |
| 1 | Acre | Buenos Ayres | 22-2-1921 | Rio- |
| 2 | Almirante Jaceguay | Rio | 23-2-1921 | Rio- |
| 3 | Amazonas | Buenos Ayres | 22-2-1921 | Rio- |
| 4 | Bahia | Pará | 14-2-1921 | Rio- |
| 5 | Bocaina | Rio | 26-1-1921 | Rio- |
| 6 | Borborema | Rosario | 14-2-1921 | Rio- |
| 7 | Bragança | Rio | 26-1-1921 | Rio- |
| 8 | Brasil | Mocanguê | 26-1-1921 | Rio- |
| 9 | Ceará | Rio | 26-1-1921 | Rio- |
| 10 | Cubatão | Santos | 12-3-1921 | Porto Alegre |
| 11 | Florianopolis | Rio | 26-1-1921 | Rio- |
| 12 | Goyaz | Recife | 8-2-1921 | Belém |
| 13 | Guajará | Pará | 1-4-1921 | Rio- |
| 14 | Ibiapaba | | - - | |
| 15 | Iris | Aracajú | 23-2-1921 | Rio - |
| 16 | Javary | Ilhéos | 4-3-1921 | Rio - |
| 17 | João Alfredo | Rio | 26-1-1921 | Rio- |
| 18 | Laguna | Rio | 26-1-1921 | Rio- |
| 19 | Manáos | Victoria | 14-2-1921 | Rio - |
| 20 | Mantiqueira | Rio | 26-1-1921 | Rio- |
| 21 | Maranhão | Mocanguê | 26-1-1921 | Rio - |
| 22 | Mayrink | Mocanguê | 26-1-1921 | Rio - |
| 23 | Mearim | Montevidéo | 7-3-1921 | Buenos Ayres |
| 24 | Minas | Rio | 26-1-1921 | Rio- |
| 25 | Oyapock | Rio | 26-1-1921 | Rio- |
| 26 | Pará | Maranhão | 22-2-1921 | Rio - |
| 27 | Pernambuco | Mocanguê | 26-3-1921 | Rio - |
| 28 | Presidente Wenceslão | Rio | 26-1-1921 | Rio- |
| 29 | Prudente | Rio | 26-1-1921 | Rio- |
| 30 | Purús | Rio | 26-1-1921 | Rio- |
| 31 | Pyrineus | Em viagem | 2-5-1921 | Belém |
| 32 | Rio de Janeiro | Rio | 26-1-1921 | Rio- |
| 33 | Ruy Barbosa | Em viagem | 12-2-1921 | Rio - |
| 34 | São Paulo | Mocanguê | 4-3-1921 | Rio - |
| 35 | São Salvador | Mocanguê | 26-1-1921 | Rio - |

| N.º de ordem | Navios | Local em 26 de Janeiro de 1921 | Entrega | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Data | Logar |
| 36 | Sargento Albuquerque | Mocanguê | 26-1-1921 | Rio - |
| 37 | Satellite | Mocanguê | 26-1-1921 | Rio - |
| 38 | Sergipe | Buenos Ayres | 1-4-1921 | Rio - |
| 39 | Servulo | Em viagem | 22-2-1921 | Rio - |
| 40 | Sirio | Rio | 26-1-1921 | Rio- |
| 41 | Tapajóz | Maceió | 14-3-1921 | Santos |
| 42 | Tocantins | Nova Orléan s | 6-6-1921 | Santos |
| 43 | Wenceslau Braz | Rio | 26-1-1921 | Rio - |
| 44 | Avaré | Em viagem para | 4-6-1921 | Santos |
| 45 | Benevente | Napoles | 10-3-1921 | Buenos Ayres |
| 46 | Caxias | Hamburgo | 23-7-1921 | Hamburgo |
| 47 | Curvello | Hamburgo | 20-4-1921 | Santos |
| 48 | Cuyabá | Em viagem | 30-4-1921 | Rio Grande |
| 49 | Campos | Rio | 26-1-1921 | Rio - |
| 50 | Macapá | Rio | 26-1-1921 | Rio - |
| 51 | Maranguapé | Santos | 15-6-1921 | Rio - |
| 52 | Paconé | Hamburgo | 21-5-1921 | Santos |
| 53 | Santos | Mocanguê | 26-1-1921 | Rio - |
| 54 | Tabatinga | Bahia | 26-1-1921 | Rio - |
| 55 | Uberaba | | - - | |
| | | | - - | |
| | NAVIOS FLUVIAES | | - - | |
| | | | - - | |
| 56 | Brasil-fluvial | | - - | |
| 57 | Caceres | | - - | |
| 58 | Cahy | Rio Grande | 8-2-1921 | Rio Grande |
| 59 | Com. Alvim | | - - | |
| 60 | Coxipó | | - - | |
| 61 | Diamantino | Rio Grande | 8-2-1921 | Rio Grande |
| 62 | Ibicuhy | | - - | |
| 63 | Itaqui | | - - | |
| 64 | Juncal | Rio Grande | 8-2-1921 | Rio Grande |
| 65 | Ladario | Rio Grande | 8-2-1921 | Rio Grande |
| 66 | Mercedes | Rio Grande | 8-2-1921 | Rio Grande |
| 67 | Miranda | | - - | |
| 68 | Murtinho | | - - | |
| 69 | Nioac | | - - | |
| 70 | Rio Grande | Rio Grande | 8-2-1921 | Rio Grande |
| | | | - - | |
| | CASCOS E PONTÕES | | - - | |
| | | | - - | |
| 71 | Alagôas | Mocanguê | 26-1-1921 | Rio - |
| 72 | Lock-Trool | Rio | 26-3-1921 | Rio - |
| 73 | Marajó | Victoria | 5-3-1921 | Rio |

Em 1921 o *Ibiapaba* estava com a "Companhia Brasileira Transportes de Carvão",

e os vapores fluviaes *Brasil-Fluvial, Cáceres, Com. Alvim, Coxipó, Ibicuhy, Itaqui, Miranda, Murtinho* e *Nioac*, ainda se achavam em poder da "Cia. Minas e Viação de Matto Grosso" arrendados.

As entregas deviam ser feitas mediante inventarios dos artigos de convez, camara e machinas de cada navio, mas esta formalidade não foi observada, a não ser em um numero muito restricto de vapores.

Dos bens que deviam ser adquiridos por meio de "debentures", deixaram de ser entregues, em 1921, os seguintes:

— Os navios e os immoveis da linha de Matto Grosso, que estavam arrendados á Companhia Minas e Viação de Matto Grosso.

— O terreno da Avenida Rodrigues Alves, nesta capital.

— O terreno á rua Marquez de Pombal em Belém (Pará).

— Os navios *Uberaba* e *Colombo*.

— As chatas *Asteno 3* e *Asteno 7*.

Rescindido o contracto celebrado entre o Lloyd e a "Companhia Minas e Viação de Matto Grosso", foram entregues em principios de 1922 ao novo Lloyd tambem os navios em trafego na linha de Matto Grosso *Brasil-Fluvial, Caceres, Commandante Alvim, Coxipó, Ibicuhy, Itaquy, Miranda, Murtinho* e *Nioac*, e uma casa em Corumbá. Ficaram com o Patrimonio Nacional os terrenos do Morro do Conselho, de Pedra de Amolar e da Bahia do Tamengo.

Em fins de 1921 e principios de 1922, a "Companhia Lloyd Brasileiro" recebeu tambem os ex-allemães restituidos ao Brasil pela França.

Resumindo, podemos dizer que o Patrimonio Nacional forneceu ao novo Lloyd os seguintes bens:

*a*) Bens para a formação do capital — officinas, diques, immoveis, stocks de carvão, stocks de mercadorias nos almoxarifados e deposito, mobiliario e installações dos escriptorios e agencias, avaliados em 25.000:000$000.

*b*) Bens para ser pagos em "debentures":

— Material fluctuante (exceptuado o *Colombo*, o *Uberaba* e as chatas de ferro *Asteno 3* e *Asteno 7*).

— Machinismos da lavanderia (omittidos na avaliação dos bens da letra *a*).

— Casa em Corumbá (id. id.).

— Carvão e mercadorias de consumo a bordo dos navios (id. id.).

*c*) Navios ex-allemães restituidos pela França.

Podemos dizer, outrosim, que ainda permaneceram incorporados ao Patrimonio Nacional:

— Um terreno na Avenida Rodrigues Alves, no valor de 200:000$000.

— Um terreno á travessa Marquez de Pombal n. 1, em Belém (Pará).

— Os terrenos do Morro do Conselho e Amolar, no Estado de Matto Grosso, e o terreno da Bahia do Tamengo, na Bolivia.

— O navio *Colombo*, desarmado no Rio Grande.

— O navio *Uberaba* nas condições em que se acha, sobre os arrecifes de Manoel José.

— As chatas de ferro *Asteno 3* e *Asteno 7*, em Porto Alegre, em poder da Companhia Carbonifera Jacuhy.

Os bens, que devem ser pagos em "debentures", ainda não foram avaliados legalmente por louvados escolhidos pelos accionistas do Lloyd (comprador) e pelo Governo (vendedor) e ainda não foram pagos, por falta dessa avaliação e por não ter havido ainda a emissão das "debentures", autorizada pelos proprios Estatutos do Lloyd e prevista no art. 5 do decreto n. 14.577.

Relativamente aos navios ex-allemães restituidos pela França, ainda não existe nenhum acto official estabelecendo responsabilidades para o novo Lloyd.

Os bens do Patrimonio Nacional, em poder da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, ainda não foram transferidos para esta por meio de instrumento legal, continuando o direito de propriedade, por isso, com o Governo da União.

Quanto aos bens do antigo Lloyd, ainda não entregues ao novo Lloyd, ignoramos de como actualmente elles são administrados, estando, como estão, desde 10 de Novembro de 1921, sob a jurisdicção do Ministerio da Fazenda.

187. — *Periodo de liquidação*

Tendo sido entregue á nova Companhia, em 26 de Janeiro, os navios surtos neste porto, com excepção daquelles que se achavam em descarga, a funcção do presidente do Lloyd (Patrimonio Nacional), daquella data em deante ficou limitada á entrega dos navios restantes, á medida que ficassem disponiveis, e á liquidação das contas dos agentes e das demais contas devedoras e credoras do Lloyd.

Em 1921 temos, pois, exploração normal de vapores de 1° e a 26 de Janeiro, e exploração de vapores decrescente até extinguir-se, de 26 de Janeiro a 23 de Julho.

Nesse periodo de quasi sete mezes, foi apurado este resultado economico:

| | |
|---|---|
| Receita . . . . . | 6.394:080$065 |
| Despeza . . . . . | 4.671:713$153 |
| Saldo . . . . . | 1.722:366$932 |

Este resultado, porém, não póde ser acceito como definitivo, porque no periodo, a que se refere, deu-se o sinistro do "Uberaba", cujo prejuizo ainda não está apurado.

O "Uberaba" regressava dos Estados Unidos para ser entregue ao novo Lloyd, quando subiu nas pedras Manoel Luiz, nas costas maranhenses, naufragando, sem submergir.

O seu salvamento depois de varias peripecias foi contractado com a firma Julius Von Sonsten, de Pernambuco, firma que receberá a metade do que fôr salvo.

Até agora essa casa gastou mais de 1.000 contos de réis, em machinismos e sala-

rios inutilmente. O navio está collocado sobre cinco pedras e ainda está com cargas nos seus porões.

A liquidação das contas do antigo Lloyd não podia deixar de constituir uma operação de muita importancia: basta pensar que só as responsabilidades assumidas de 28 de Julho de 1919 em diante attingiram cifra superior a 27.000:000$000.

O Sr. Ministro da Viação, diante de uma liquidação que encerrava, como se vê, vultuosos interesses publicos a defender, entregou o Lloyd (Patrimonio Nacional) a uma commissão especial incumbida dessa liquidação, sendo escolhidos, em 9 de Março de 1921, como membros da referida commissão, os Srs. Dr. Frederico Cesar Burlamaqui, Dr. Eugenio de Valladão Catta Preta e João Ferreira de Moraes Junior.

Na mesma data, para essa commissão, eram baixadas as seguintes instrucções:

> 1 — A Commissão encarregar-se-ha de promover e executar todos os actos referentes á liquidação do activo e do passivo do Lloyd Brasileiro, no periodo em que esteve incorporado ao Patrimonio Nacional, cabendo-lhe a direcção de todos os serviços necessarios a esse fim.
>
> 2 — A Commissão entender-se-ha directamente, ou por intermedio do Ministerio da Viação, com as repartições dependentes dos diversos ministerios, relativamente á liquidação dos respectivos debitos, a supprimentos de numerario, a recolhimento de saldos, á tomada de contas dos depositarios de dinheiros ou bens do Lloyd Brasileiro, e a todos os assumptos administrativos que possam interessar á liquidação.
>
> 3 — A Commissão apresentará aos Ministerios da Viação e da Fazenda balanços bimensaes do movimento financeiro e economico da liquidação, acompanhados dos detalhes que se tornarem necessarios para o conhecimento exacto dos saldos apurados e da applicação dada ás quantias recebidas e aos supprimentos de numerario feitos directamente pelo Thesouro Nacional ou por intermedio do Banco do Brasil.
>
> 4 — O "Pague-se" nas contas, nas folhas de vencimentos ou de salarios e em outros compromissos que tenham de ser satisfeitos pela Thesouraria do Lloyd Brasileiro (Patrimonio Nacional), será firmado pelos tres membros da Commissão.
>
> 5 — A Commissão será auxiliada pelo numero dos funccionarios precisos nos diversos serviços, correndo a respectiva remuneração por conta do mesmo Lloyd Brasileiro, de accôrdo com a tabella que fôr approvada pelo Ministro da Viação e Obras Publicas. (1)

Em 10 de Novembro de 1921, a liquidação passou para o Ministerio da Fazenda, que a entregou ao guarda-livros do Thesouro Nacional, Sr. João Ferreira de Moraes Junior, que escolheu para seus auxiliares immediatos os Srs. Josias Sant'Anna (secretario), Eugenio Frazão (Contencioso) e J. Vicente Paes de Barros (Contabilidade).

A commissão liquidante, em 31 de Julho de 1922, ainda não tinha concluido os seus trabalhos.

(1) "Diario Official", de 10-3-921.

oyd Brasileiro de 1890 a 1920

# Desenvolvimento da Frota do Lloyd Brasileiro de 1890 a 1920

| | | Data da Incorporação | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Construcção | Dia | Mez | | | | |
| | *Lloyd Brasileiro* | | | | | | | |
| | | | | | IV Companhia Brasileira | 1989 | 465 000$000 | Perdeu-se em 1922, no oceano, após ter sido em exercicio naval |
| | | | | | " " " | 1719 | 600 [illegible] | Cap. 1917 — 904 [illegible] idem, 920 — 467 |
| | | | | | " " " | 1736 | 630 000$000 | Naufragou na entrada do porto da Bahia (1907) |
| | | | | | " " " | 1737 | 630 [illegible] | |
| | | | | | " " " | 1544 | 413 000$000 | |
| | | | | | | 1490 | 500 [illegible] | Nauf. em 1905 no Cabo Santa Martha (S. Cath.) |
| | | | | | | 1509 | 597 500$000 | Nauf. em 1892 na praia de Imbituba (S. Cath.) |
| | | | | | | 1435 | 400 [illegible] | Vendido em 1897 |
| | | | | | | 1192 | 223 [illegible] | Nauf. em 19-7-93 em Queimada Grande (S. |
| | | | | | | 411 | 70 [illegible] | Vendido em 1904 passando a serviço Costa |
| | | | | | | 220 | 50 000$000 | Encostado e em mau estado |
| | | | | | | 200 | 60 000$000 | Transf. em carqueiro, 1910. Cap. em 1920 — 80 000$ |
| | | | | | | 760 | 60 000$000 | Concerto em 1920 |
| | | | | | | 350 | 135 000$740 | Naufragou em 1899, na Barra do Rio Doce |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | 551 | 120 000$000 | Encostado |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | 216 | 15 000$000 | Vendido em 1896, por 7 [illegible] |
| | | | | | | 50 | 10 000$000 | Vendido em 1896, por 5 [illegible] |
| | | | | | Companhia Nacional | 665 | 120 000$000 | Concerto em 1920 — 221 [illegible] Naufragou em 22-7-1920, na ponta do Boi |
| | | | | | Companhia Brasileira | 2003 | 574 [illegible] | Concerto em 1919 — 52 [illegible] Encostado em 1920. |
| | | | | | | 27 947 | 8 104 852$000 | |
| | | | | | C. Estradas de Ferro e Nav. | 1430 | 450 000$000 | Concerto em |
| | | | | | " " " " " | 1412 | 450 000$000 | |
| | | | | | " " " " " | 1400 | 450 000$000 | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | |

| N de ordem | Nomes dos navios | Data da incorporação construção | Dia | Mês | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Novo Lloyd Brasileiro* | | | | | | | |
| | 1904 | | | | | | | |
| | | [illegible] | | VIII | (Adquirido em Montevidéo) | 304 | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | Amazonas (**) | 1881 | 4 | | | [illegible] | | Concerto em 1920 — [illegible] Em dias |
| | Bragança (**) | 1882 | [illegible] | | | [illegible] | | Con. 1919 — [illegible] Con. 1920 — [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | 4 | | | [illegible] | | [illegible] |
| | Goiazá (**) | 1879 | [illegible] | | | 1.607 | | [illegible] |
| | Maranhão (**) | 1877 | 4 | | | 1.227 | | Transformado em pontão em 1916 |
| | Fagundes Varella (**) | [illegible] | | | | [illegible] | | Naufragado em 8-10-912 perto do phare do R. Real |
| | | | | | | | | |
| | (ex Morea) (**) | 1889 | | VIII | " " " | 1.851 | | [illegible] |
| | | | | | | | | |
| | (ex Achem) (**) | 1902 | | VIII | " " " | 1.819 | | [illegible] |
| 81 | Parnaiba (ex-Rio Dara) (** | 1900 | | | [illegible] | [illegible] | | Con. em 1920 — 415.[illegible] em New York |
| | [illegible] | [illegible] | | | " " | 3.776 | | Con. em 1920 — 1.[illegible] em New York |
| | [illegible] | [illegible] | | | " " | 4.113 | | Con. em 1920 — 1.065.000$000 em New-York. |
| | [illegible] | [illegible] | | X | Companhia Cruzeiro do Sul | 1.916 | | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | | X | " " " " | 1.858 | | Con. em 1920 — 159.929$000 |
| | [illegible] | [illegible] | | XI | " " " " | 1.811 | | Con. em 1920 — 29[illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | | X | " " " " | 1.646 | | [illegible] |
| 86 | *Ovapock (ex-Venus) | 1905 | | X. | " " " " | 916 | | [illegible] em 1920 — [illegible] |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | 9.242.[illegible] |
| | | | | | | | | |
| | | | | | Craig, Taylor e C°. | [illegible] | | [illegible] |
| | | | | | Workman Clark & C° | [illegible] | 1.[illegible] | [illegible] |
| | | | | | | [illegible] | 1.[illegible] | [illegible] |
| | | | | | Mackay Brothers & C° | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | | [illegible] | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | | | | | | [illegible] | | |
| | | | | | | | | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | 16 | | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| 96 | Ibapaba (**) | 1907 | | | Cammel Laird & C | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | | | " " " | 1.294 | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | | | Jarrow & Co. | 185 | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | | | " " " | 185 | [illegible] | [illegible] |
| 101 | Brasil Fluvial (*) | 1908 | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | | | | | | | 4.[illegible] | |
| | | [illegible] | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | | [illegible] | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | | [illegible] | | | X Augusto Leivas & C | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | 6078 | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | Workman Clark & C | [illegible] | | [illegible] |
| | | [illegible] | | | | [illegible] | | [illegible] |
| | | [illegible] | | | | [illegible] | 592.[illegible] | [illegible] |
| | | [illegible] | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | | [illegible] | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | | [illegible] | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | Oceano (ex Mi[illegible] | [illegible] | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | Ugaya (ex Me[illegible] | [illegible] | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | Ugaiaiaga [illegible] | [illegible] | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | Esperança [illegible] | [illegible] | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | | | | | | [illegible] | | |
| | | | | | | | | |
| 118 | Orvalho (lancha a vapor) | 1911 | | | | 50 | 25.[illegible] | Arr. & C. Minas e Viação de Matto Grosso (1918) |
| | | | | | | | | |
| | *Patrimonio Nacional* | | | | | | | |
| | 1916 | | | | | | | |
| 119 | Commandante Alves (ex-São [illegible] | [illegible] | | | | | | |
| | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] C. | 86 | 32.[illegible] | Arr. & C. Minas e Viação de Matto [illegible] |
| 120 | [illegible] (*) | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 122 | Rio Grande (*) | 1912 | 18 | XI | " " " " | 177 | 62.[illegible] | [illegible] |
| 123 | Wenceslau Braz (ex- 1° de de Março (**) | 1911 | 18 | XI | " " " " | 425 | 195.[illegible]772 | [illegible] |
| 124 | Sargento Albuquerque, (ex-Piratininga; ex-Grecomb | 1881 | | | Ministerio da Marinha | 726 | | Con. na importancia de 618.[illegible]192 Navio escola |
| | | [illegible] | | | | [illegible] | | [illegible] |
| | | | | | | [illegible] | | |
| | | | | | | | | |
| | 1918 | | | | | | | |
| 125 | Presidente Wenceslão (**) | 1918 | | | Vicente dos Santos Camaco | 882 | 578.425$777 | |

* Navios Daviers
(**) Navios cargueiros

Abreviaturas: Nauf — Naufragado; Transf — Transformado; Con. — Concerto; Arr — Arrendado

O paquete "Curvello"

O paquete "Avaré" deixando o porto de New-York

## LLOYD BRASILEIRO
### LINHAS INTERNACIONAES DE PASSAGEIROS

O paquete "Caxias"

O paquete "Curvello"

O paquete "Santos"

O paquete "Poconé"

## LLOYD BRASILEIRO
LINHAS INTERNACIONAES
(Serviço de cargas)

O vapor "Mandú"

O vapor "Pelotas"

## LLOYD BRASILEIRO
### LINHAS DE GRANDE CABOTAGEM
(Programma Buarque)

O paquete "Rio de Janeiro"

O paquete "Acre"

De

| N. .de ordem | Nomes |
|---|---|
| 126 | Acary (**) |
| 127 | Alegrete (** |
| 128 | Alfenas (** |
| 129 | Aracajú (** |
| 130 | Atalaia (**) |
| 131 | Avaré . . |
| 132 | Ayuroca (** |
| 133 | Bagé . . |
| 134 | Baependy . |
| 135 | Barbacena ( |
| 136 | Benevente . |
| 137 | Cabedello (* |
| 138 | Camamú (* |
| 139 | Campos . . |
| 140 | Caxambú (* |
| 141 | Caxias . . |
| 142 | Curityba (** |
| 143 | Curvello . |
| 144 | Cuyabá . . |
| 145 | Guaratuba ( |
| 146 | Iguassú (**) |
| 147 | Ingá (**) |

(**) Carguei

# Desenvolvimento da Frota do Lloyd Brasileiro de 1890 a 1920

(Continuação)

*Patrimonio Nacional*

NAVIOS EX-ALLEMÃES REQUISITADOS EM 1917

TONELAGEM TOTAL 235.271

| Data da construcção | Tonelagem bruta | Observações | N.º de ordem | Nomes dos navios | Data da construcção | Tonelagem bruta | Observações |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | de Cabo Verde | 149 | Jaboatão (**) | 1907 | 4526 | " " " " |
| 1905 | 5970 | Arrendado a França (1917) | 150 | Jozerino (**) | 1907 | 4225 | " " " " |
| 1897 | 4739 | " " " " | 151 | Lages (**) | 1907 | 5422 | " " " " |
| 1914 | 3659 | " " " " | 152 | Leopoldina | 1901 | 12150 | " " " " |
| 1910 | 5555 | " " " " | 153 | Macaúba | 1898 | 2.231 | Concerto em 1920 — 102.976$000 |
| 1912 | 6872 | Arrendado à França (1917) | 155 | Marcio (**) | 1910 | 7.9 | Arrendado à França (1917) |
| 1912 | 8235 | " " " " | 156 | Mariolo (**) | 1913 | 6569 | " |
| 1909 | 4772 | " " " " | 158 | Mearim (galera) (**) | 1885 | 2[illegible] | Concerto em 1919 — 90.000$000 |
| 1911 | 4570 | " " " " | 161 | Pelotas (**) | 1900 | 5703 | " |
| 1894 | 4663 | Concerto em 1920 — 119.948$000 | 162 | Pocone | 1908 | 6250 | Concerto em 1920 — 280.475$000 |
| 1905 | 3081 | Arrendado à França (1919) | 165 | Santos | 1898 | 4455 | Concerto em 1920 — 571.328$000 |
| | | | | | | | Seria (São Paulo) |
| | | | 170 | Uberaba | 1911 | 6062 | Naufragado em 1921 nas pedras Manoel Luiz (Maranhão) |

** [illegible]

## OFFICINAS DO LLOYD BRASILEIRO

*Custo dos trabalhos executados nos annos de 1915 a 1920*

| | 1916 | | | 1918 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Paquetes em obras geraes | 2 651 766$567 | | | 4 672 835$000 | | |
| em trafego | 149 526$067 | 661 478$530 | 1 064 711$700 | 503 149$521 | 7 354 110$000 | |
| | 13 768$880 | 6 955$520 | 25 670$367 | | | |
| | 107 189$005 | 429 636$105 | 803 278$710 | 792 019$717 | 1 090 422$920 | 1 |
| | 64 030$002 | 41 021$881 | 131 477$479 | 172 [illegible]$000 | 144 [illegible]$000 | |
| | — | — | 1 646 [illegible]$625 | 585 [illegible]$297 | 1 246 [illegible]$444 | 2 493 |
| | — | — | 36 [illegible]$849 | 154 [illegible]$067 | | |
| | — | — | 7 [illegible]$000 | | | |
| | — | — | 159 [illegible]$400 | 46 [illegible]$000 | | |
| | 15 852$400 | 26 145$033 | 21 [illegible]$550 | | | |
| | 404 195$118 | 473 [illegible]$010 | 1 248 [illegible]$822 | 1 [illegible]$561 | 2 253 [illegible]$000 | 1 [illegible] |
| Trabalhos para fóra . . | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | 3 423 [illegible]$934 | 3 563 [illegible]$722 | 8 [illegible] | 9 [illegible] | [illegible] | 12 [illegible] |

(Vide pag. n. 613)

# Frota do Lloyd Brasileiro

## EM 31 DE DEZEMBRO DE 1921

| N. de ordem | Nomes dos navios | Signal do codigo | Anno de construcção | Anno do ultimo concerto | ESTALEIROS | Anno da incorporação á frota | CASCO | DIMENSÕES EM METROS: Comprimento | Largura | Pontal | Calado máximo | Deslocamento | TONELAGEM DE REGISTRO: Bruta | Liquida | Suppletiva | Necessaria | TONELAGEM DE CARGA: Kilos | Cubicos | MACHINAS: Typo | Propulsor | Velocidade em nos | CALDEIRAS: Typo | Pressão em kg |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | | | | |
| 1 | Acre | H R P C | 1907 | 1920 | Craig, Taylor & C.ª — Stockton | 1907 | Aço | 91.43 | 12.19 | 8.04 | 6.28 | 4800 | 2567 | 1555 | 2099 | 884 | 2 500 | 1 560 | 1 T. | 41 | | | |
| 2 | Almirante Jaceguay | H R K T | 1907 | 1919 | Cammell Laird & C.ª — New Castle | 1908 | " | 74.06 | 10.97 | 3.66 | 3.05 | 2163 | 1294 | 793 | 716 | 516 | 730 | 450 | 2 T. | 159 | | | |
| 3 | Amazonas (**) | H R K M | 1883 | 1920 | Palmer's & C.ª — New Castle | 1906 | Ferro | 71.33 | 10.27 | 5.49 | 5.40 | 3119 | 1448 | 927 | 1193 | — | 2 196 | 1 280 | 1 T. | 140 | | 1 h. | 8 |
| 4 | Avare | H R W D | 1912 | 1920 | Bremer Vulcan — Vegesack | 1917 | Aço | 133.95 | 17.07 | 10.82 | 8.38 | 12981 | 8227 | 4952 | 6854 | — | 10 196 | 6 000 | 2 T. | 606 | 1 200 | 2 hs. | 11 |
| 5 | Bahia | H R T D | 1910 | 1920 | Workman, Clark & C.ª — Belfast. | 1910 | " | 103.68 | 13.65 | 7.56 | 5.66 | 5219 | 3401 | 2084 | 2693 | 1548 | 2 723 | 1 620 | 2 T. | 534 | 1 444 | 2 hs. | 12 |
| 6 | Benevente | H R B V | 1904 | 1920 | J. C. Tecklenburg Geestemunde | 1917 | " | 110.09 | 14.21 | 7.98 | 7.44 | 7641 | 4556 | 2879 | 3580 | — | 8 169 | 3 000 | 1 T. | 300 | | | |
| 7 | Bocaina (**) | H R S N | 1909 | — | Workman, Clark & C.ª — Belfast. | 1909 | " | 84.18 | 13.68 | 5.00 | 4.26 | 3653 | 1695 | 1404 | 1579 | 871 | 3 189 | 2 100 | 2 T. | 6 | | 9 | 2 |
| 8 | Borborema (**) | H R S F | 1907 | 1919 | Craig, Taylor & C.ª — Stockton. | 1910 | " | 83.81 | 11.68 | 5.03 | 4.26 | 3650 | 1811 | 1082 | 1673 | 885 | 3 119 | 2 100 | 2 T. | 100 | 1 044 | 2 hs. | 9 |
| 9 | Bragança (**) | H R P W | 1882 | 1920 | Lengerke & Glasgow — Glasgow | 1906 | Ferro | 71.62 | 9.54 | 5.21 | 5.80 | 2844 | 1190 | 751 | 910 | — | 1 879 | 1 140 | 1 C. | 130 | 750 | 1 h. | 7 |
| 10 | Brasil | H R D F | 1890 | 1918 | J. G. Thomson — Glasgow | 1890 | Aço | 85.95 | 11.65 | 6.30 | 5.49 | 3182 | 2003 | 1260 | 1565 | 775 | 1 200 | 780 | 1 T. | 220 | 1 800 | 1 h. | 12 |
| 11 | Brasil Fluvial (*) | | 1906 | — | Edward & C.ª — Millwall | 1907 | " | 45.71 | 7.62 | 2.05 | 1.83 | — | 354 | 240 | — | — | — | 250 | 2 C. | 1 | | 2 r. | |
| 12 | Caceres (*) | | 1907 | — | Mackay Brothers & C.ª — Alloa | 1907 | " | 71.65 | 11.00 | 3.44 | 3.05 | 1618 | 1108 | 512 | 810 | — | 1 384 | 750 | 2 T. | 70 | 720 | 2 hs. | 9 |
| 13 | Caby (***) | H W F M | 1887 | — | H. S. Edwards & Son — Hawdenon-Tyne | 1891 | Ferro | 40.50 | 7.70 | 2.70 | 2.58 | — | 227 | 154 | — | — | — | 270 | 1 C. | 6 | | | |
| 14 | Campos | E R C B | 1894 | 1920 | Blohm & Voss — Hamburgo | 1917 | Aço | 114.63 | 14.05 | 8.29 | 7.92 | 8486 | 4663 | 3018 | 3824 | — | 8 204 | 5 026 | 1 Q. | 302 | | | |
| 15 | Caxias | E R F B | 1913 | 1920 | Bremer Vulcan — Vegesack | 1917 | " | 149.71 | 18.03 | 10.88 | 8.66 | 16079 | 9791 | 6172 | 8433 | — | 16 358 | 9 000 | 2 T. | 602 | | | |
| 16 | Ceará | E R N B | 1907 | 1920 | Workman, Clark & C.ª — Belfast | 1907 | " | 103.68 | 13.65 | 7.16 | 6.30 | 5219 | 3324 | 2078 | 2687 | 1185 | 2 723 | 1 620 | 2 T. | 534 | 1 514 | 2 hs. | 12 |
| 17 | Commandante Alvim (*) | | 1912 | — | ——— | 1916 | " | 20.80 | 3.80 | 1.10 | 0.45 | — | 86 | 82 | — | — | — | 20 | 1 C. | | | 1 r. | 7 |
| 18 | Coxipó (*) | | 1880 | — | Workman, Clark & C.ª — Belfast | 1890 | Ferro | 26.40 | 5.60 | 1.40 | 0.61 | — | 220 | 50 | — | — | — | 50 | 1 C. | 12 | | | |
| 19 | Cubatão (**) | H R P L | 1907 | 1919 | Craig, Taylor & C.ª — Stockton. | 1907 | Aço | 83.81 | 13.65 | 5.03 | 4.26 | 3193 | 1808 | 1080 | 1670 | 882 | 3 119 | 2 100 | 2 T. | 67 | | | |
| 20 | Curvello | H R Y J | 1907 | 1920 | Reiherstig Schiffsw. — Hamburgo | 1917 | " | 126.67 | 15.44 | 8.71 | 7.78 | 9983 | 6456 | 3967 | 4946 | — | 8 765 | 4 770 | 2 T. | 529 | | | |
| 21 | Cuyabá | H R W J | 1906 | 1920 | Bremer Vulcan — Vegesack | 1917 | " | 124.75 | 16.00 | 8.53 | 8.23 | 11256 | 6489 | 4086 | 4737 | — | 10.077 | 6 014 | 1 Q. | 387 | | 1 h. | 11 |
| 22 | Diamantino (*) | H R Q W | 1898 | 1920 | Act. Ges. Vulcan — Stettin | 1898 | " | 67.08 | 8.99 | 4.02 | 2.74 | — | 760 | 540 | — | — | — | | 1 T. | 162 | | | |
| 23 | Florianopolis | H R F L | 1889 | 1920 | H. Leslie & C.ª — New Castle | 1890 | " | 80.98 | 10.39 | 5.42 | 4.27 | 2291 | 1495 | 918 | 1329 | 576 | 1 442 | 750 | 2 T. | 205 | | | |
| 24 | Gogaz (**) | H R N L | 1902 | 1920 | Craig, Taylor & C.ª — Stockton. | 1906 | " | 85.40 | 12.20 | 7.65 | 6.60 | 4466 | 1851 | 981 | 1542 | 790 | 3 753 | 2 000 | [illegible] | | | | |
| 25 | Guajará (**) | H R N P | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | | | 1 899 | 1 h. | 8 |
| 26 | Ibiapaba (**) | H R Q S | 1907 | — | Craig, Taylor & C.ª — Stockton | 1908 | Aço | 83.81 | 13.65 | 5.02 | 4.26 | 3630 | 1810 | 1082 | 1673 | 882 | 3 119 | 2 100 | 2 T. | 166 | 500 | 2 hs. | 10 |
| 27 | Ibiscuby (*) | | 1912 | — | ——— | 1916 | " | 21.30 | 13.70 | 1.32 | 0.45 | — | 65 | 57 | — | — | — | 12 | 1 C. | — | | 2 rs. | — |
| 28 | Iris | H R J M | 1891 | 1918 | Blackwood & Gordon — Glasgow | 1891 | " | 79.15 | 10.36 | 5.64 | 4.60 | 2589 | 1430 | 899 | 1347 | 887 | 2 241 | 1 200 | 2 T. | 166 | 500 | 2 hs. | 10 |
| 29 | Itaqui (*) | | 1911 | — | ——— | 1916 | " | 28.60 | 4.88 | 1.35 | 0.75 | — | 177 | 142 | — | — | — | 40 | 1 C. | — | | 2 rs. | |
| 30 | Javary | H R Q G | 1907 | 1920 | Cammel Laird & C.ª — Glasgow | 1908 | " | 74.06 | 10.97 | 3.66 | 3.05 | 2163 | 1295 | 793 | 717 | 516 | 730 | 450 | 1 T. | 7 | 1 000 | 2 hs. | 10 |
| 31 | João Alfredo | H R N D | 1878 | 1920 | J. G. Thomson — Glasgow | 1891 | " | 85.95 | 11.61 | 6.30 | 5.49 | 3182 | 2020 | 1240 | 1582 | 775 | 1.200 | 720 | 1 T. | 31 | 2 300 | 1 h. | 12 |
| 32 | Juncal (*) | H W T X | 1878 | — | ——— | 1909 | " | 43.64 | 7.32 | 3.05 | 1.22 | — | 350 | 96 | — | — | — | 132 | — | | | | |
| 33 | Ladario (***) | H R L D | 1888 | — | Act. Ges. Vulcan — Stettin | 1890 | " | 67.08 | 8.99 | 4.02 | 2.74 | — | 760 | 540 | 646 | — | — | 480 | 1 T. | 16 | 10 | 2 rs. | 8 |
| 34 | Laguna | H R G N | 1890 | 1920 | T. B. Seath & C.ª — Glasgow | 1910 | " | 49.83 | 8.56 | 3.56 | 3.35 | 849 | 525 | 317 | 398 | — | 642 | 240 | 1 T. | 6 | | 1 h. | 8 |
| 35 | Macapá | H R W B | 1888 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 27 | 1 620 | 1 h. | 11 |
| [illegible] | Manáos | H R J Q | 1883 | 1920 | J. G. Thomson — Glasgow | 1890 | " | 81.16 | 11.61 | 5.94 | 4.88 | 2758 | 1719 | 1169 | 1331 | 651 | 1 000 | 620 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1 h. | 12 |
| [illegible] | Mantiqueira (**) | H R S L | 1907 | 1920 | Workman, Clark & C.ª — Belfast. | 1910 | " | 84.18 | 13.68 | 5.00 | 4.27 | 3650 | 1696 | 1045 | 1570 | 871 | 3 189 | 2 100 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2 hs. | 9 |
| [illegible] | Maranguape | H R W K | 1906 | 1920 | Irvine's S. B. & D. D. C.ª — Hartlepool | 1917 | " | 97.16 | 13.68 | 6.76 | 7.12 | 6522 | 3037 | 1913 | 2586 | — | 5 560 | 3 000 | 1 T. | [illegible] | [illegible] | 1 h. | 8 |
| [illegible] | Maranhão | H R Q D | 1887 | — | J. G. Thomson — Glasgow | 1890 | " | 84.12 | 11.61 | 6.15 | 5.22 | 3147 | 1916 | 1303 | 1530 | 763 | 1 200 | 780 | 1 T. | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | Mayrink | H R G C | 1882 | — | David J. Dunlop & C.ª — Glasgow | 1890 | " | 54.91 | 9.20 | 3.05 | 3.34 | — | 664 | 395 | — | 210 | 682 | 360 | 2 D. | [illegible] | [illegible] | 1 hs. | 8 |
| [illegible] | Mearim (galera) | H R Y F | 1885 | 1920 | Palmer's & C.ª — New Castle | 1917 | Ferro | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | Mercedes (*) | H R Q V | 1899 | 1920 | Act. Ges. Vulcan — Stettin | 1891 | Aço | 60.96 | 9.11 | 3.32 | 3.05 | — | 883 | 485 | 605 | — | — | 480 | 2 T. | 92 | | hs. | 10 |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | Miranda (*) | H R T K | 1907 | — | Mackay Brothers & C.ª — Alloa | 1907 | " | 71.65 | 11.00 | 3.44 | 3.05 | 1618 | 1106 | 511 | 809 | — | 1 384 | 750 | 2 T. | 70 | | 2 hs. | 7 |
| [illegible] | Mortenho (*) | | 1907 | — | Mackay Brothers & C.ª — Alloa | 1907 | " | 71.65 | 11.00 | 3.44 | 3.05 | 1618 | 1106 | 511 | 809 | — | 1.384 | 750 | 2 T. | 7 | | | |
| [illegible] | Nioac (*) | | 1880 | — | Mackay Brothers & C.ª — Alloa | 1891 | " | 30.80 | 7.00 | 1.45 | 0.48 | — | 200 | 50 | — | — | — | — | 1 C. | 8 | | | |
| [illegible] | Oyapock | H R T M | 1905 | 1920 | Howaldtwerke — Kiel | 1906 | " | 60.95 | 9.14 | 3.60 | 3.05 | 1167 | 916 | 439 | — | 192 | 483 | 300 | 2 T. | 84 | | | |
| [illegible] | Pará | H R P F | 1907 | 1920 | Workman, Clark & C.ª — Belfast. | 1907 | " | 103.68 | 13.65 | 7.16 | 6.39 | 5219 | 3351 | 2097 | 2687 | 1185 | 2 723 | 1 560 | 2 T. | 534 | | 2 hs. | 12 |
| [illegible] | [illegible] | H R Y G | 1908 | 1920 | Bremer Vulcan — Vegesack | 1917 | " | 127.88 | 16.61 | 8.47 | 7.81 | 10245 | 6250 | 4201 | 5024 | — | 9 246 | 5 400 | 1 Q. | [illegible] | | 1 h. | 11 |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 720 | — | — | | VLS | |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2 hs. | 10 |
| [illegible] | Prudente de Moraes | H R F D | 1896 | 1918 | Craig, Taylor & C.ª — Stockton | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | Purús (**) | H R T B | 1900 | 1920 | Osborne Graham — Sunderland | 1906 | " | 103.32 | 14.63 | 8.47 | 7.80 | 7477 | 3822 | 2895 | 3599 | — | 8 860 | 5 280 | 1 T. | 34 | | 1 h. | 9 |
| [illegible] | Pyrineus (**) | H R S P | 1910 | 1920 | Workman, Clark & C.ª — Belfast | 1910 | " | 84.18 | 13.68 | 5.00 | 4.26 | 3650 | 1696 | 1044 | 1570 | — | 3 189 | 2 100 | 2 T. | 12 | | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | Rio de Janeiro | H R S M | 1908 | 1920 | Workman, Clark & C.ª — Belfast. | 1909 | " | 103.71 | 13.74 | 7.55 | 6.76 | 6439 | 3583 | 2213 | 2772 | 1487 | 4 922 | 3 000 | 2 T. | 534 | 1 600 | 2 hs. | 12 |
| [illegible] | Rio Grande (*) | H W V G | 1911 | — | ——— | 1916 | " | 45.12 | 7.35 | 2.00 | 1.50 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1 C. | — | | | |
| [illegible] | Ruy Barbosa | H R W S | 1905 | 1920 | Reiherstig Schiffsw. — Hamburgo | 1906 | " | 81.99 | 11.51 | 6.00 | 4.57 | 2822 | 1905 | 984 | 1629 | 567 | 1 884 | 1 200 | 2 T. | 1 | 00 | 2 hs. | 10 |
| [illegible] | Santos | | 1898 | 1920 | Reiherstig Schiffsw. — Hamburgo | 1917 | " | 114.47 | 14.20 | 8.35 | — | — | 4855 | 3838 | 3114 | — | — | — | 1 Q. | 311 | | 1 h. | — |
| [illegible] | São Paulo | H R S C | 1908 | 1920 | Workman, Clark & C.ª — Belfast. | 1910 | " | 103.71 | 13.74 | 7.55 | 6.76 | 6439 | 3583 | 2213 | 2772 | 1487 | 4 922 | 1 000 | 2 T. | 534 | | hs. | 12 |
| [illegible] | São Salvador | H R K G | 1891 | 1920 | J. G. Thomson — Glasgow | 1891 | " | 85.95 | 11.61 | 6.30 | 5.47 | 3182 | 2020 | 1240 | 1582 | 775 | 1 200 | 730 | 1 T. | 318 | | | |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | Short Brothers — Sunderland. | 1916 | " | 89.00 | 11.91 | 5.76 | 6.39 | — | 2204 | 1405 | 1699 | 1272 | — | 2 400 | 1 T. | 228 | | 1 h. | 9 |
| [illegible] | Satellite | H R J F | 1890 | 1919 | Blackwood & Gordon — Glasgow | 1891 | " | 79.15 | 10.36 | 5.64 | 4.60 | 2589 | 1412 | 892 | 1347 | 887 | 2 241 | 1 440 | 2 T. | 19 | 200 | 2 hs. | 10 |
| [illegible] | Sergipe (**) | H R L M | 1902 | — | Craig, Taylor & C.ª — Stockton. | 1906 | " | 85.43 | 12.28 | 7.65 | 7.00 | — | 1859 | 990 | 1541 | 820 | 2 278 | 2 086 | 1 T. | 291 | 200 | 1 h. | 8 |
| [illegible] | Servulo Dourado | H S S Q | 1900 | 1920 | Howaldtwerke — Kiel | 1906 | " | 81.99 | 11.55 | 6.00 | 4.57 | — | 1811 | 933 | 1543 | 515 | 1 750 | 1 200 | 2 T. | 16 | | | |
| [illegible] | Sirio | H S S V | 1905 | 1920 | Howaldtwerke — Kiel | 1906 | " | 81.99 | 11.55 | 6.00 | 4.57 | — | 1858 | 970 | 1549 | 550 | 1 912 | 1 200 | 2 T. | 16 | | | |
| [illegible] | Tabatinga (**) | | 1902 | 1920 | Schomer & Jensen — Tonnenig | 1917 | " | 66.86 | 10.15 | 4.17 | 5.22 | — | 1103 | 677 | 817 | — | 2 046 | 1 200 | 1 T. | 10 | | | |
| [illegible] | Tapajoz (**) | H R T C | 1902 | 1920 | Osborne Graham — Sunderland | 1906 | " | 103.32 | 14.63 | 8.47 | 7.80 | — | 3774 | 2442 | 3601 | — | 8 508 | 5 280 | 1 T. | 348 | | 1 h. | 9 |
| [illegible] | Tocantins (**) | H R T K | 1901 | 1920 | J. Blumer & C.ª — Sunderland | 1906 | " | 106.67 | 14.17 | 8.14 | 7.31 | — | 4113 | 2685 | 3640 | 2500 | 8 047 | 5 280 | 1 T. | 350 | | 1 h. | 9 |
| [illegible] | Wenceslau Braz (Veleiro) | H R Y T | 1881 | — | (Antigo "1º de Março") | 1916 | Mad. | 59.96 | 8.46 | 4.26 | 3.05 | — | 726 | 300 | — | — | 369 | 240 | — | — | — | VLS | — |

(*) — Navio fluvial
(**) — Navio cargueiro.
(***) — Navio cargueiro fluvial.

COLUMNA 5:

Concertos superiores a 100 000$000

COLUMNAS 9, 10 e 11:

As dimensões foram extrahidas do "Lloyd's Register".

[illegible] — 1015 kilos de navio e seu [illegible]

COLUMNAS: 14, 15 e 16:

Os dados são os do "Lloyd's Register"
*Tonelagem bruta* é volume e não peso e sempre se refere ao navio e não á carga. E' o volume de todos os espaços fechados a bordo, considerando se uma *tonelada* o espaço de 100 pés cubicos inglezes ou m³ 2,830.
*Tonelagem liquida* é a tonelagem bruta deduzida do espaço occupado pela tripulação, casa de machina, navegação e leme e carvoeiras. E' o espaço destinado aos passageiros e á carga expressa em toneladas de 100 pés cubicos inglezes ou m³ 2,830

Q — Quadrupla exp[illegible]

COLUMNA 20

h — helice.
r — roda
VLS — Vela

COLUMNA 24

*Nó* é uma milha maritima por hora. — Uma milha equivale a m [illegible]

COL[illegible]

Correcção [illegible] pressão [illegible]

COL[illegible]

M — Marca[illegible]

# Frota do Lloyd Brasileiro

## EM 31 DE DEZEMBRO DE 1921

| Navios | Calado metros | Comprimento metros | Tonelagem de registro | | | | Tonelagem de carga | | Machinas | | | Propulsores | Velocidade em nos | Caldeiras | | Consumo do carvão horario medio kg. | Tripulantes | Radiotelegraphia | | | Anno da [illegible] em | Observações |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ponta | | mastro | Bruta | Liquida | Sob convés | Necessaria | Volume m³ | Peso tons | Type do motore | Força em cavallos | Rotações em minuto | | | Type | Pressão em kg. | | | Systema | Signal de chamada | Alcance em milhas | | |
| | | | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 |
| | | 6080 | 2587 | 1555 | 2889 | 884 | 2 500 | 1 500 | 1 T. | 413 | 2 065 | 1 h. | 11 | 2 E. 1 A. | 14 | 1 333 | 75 | M | S R T | 150 | 1 | |
| | | 2163 | 1294 | 793 | 716 | 516 | 730 | 450 | 2 T. | 158 | 1 800 | 2 hs. | 10 | 2 E. | 14 | 958 | 55 | M | S R X | 200 | 2 | |
| | | 3119 | 1448 | 927 | 1193 | — | 2 196 | 1 130 | 1 C. | 140 | 600 | 1 h. | 8 | 2 E. 1 A. | | 750 | 39 | M | P V Q | 150 | 3 | |
| | | 12881 | 8227 | 4952 | 6854 | — | 10.196 | 6 000 | 2 T. | 600 | 4.200 | 2 hs. | 11 | 4 E. | 15 | 2.700 | 135 | T | S S J | 250 | 4 | |
| | | 5219 | 3401 | 2084 | 4693 | 1548 | 2.723 | 1.620 | 2 T. | 534 | 3.444 | 2 hs. | 12 | 3 E. 1 A. | 14 | 1 791 | 98 | M | S R E | 250 | 5 | Guindaste [illegible] |
| | | 7641 | 4556 | 2879 | 3580 | — | 8.169 | 5 300 | 1 T. | 300 | 2.200 | 1 h. | 10 | 3 E. | 14 | 2 160 | 100 | T | S T Q | 250 | 6 | |
| | | 3653 | 1695 | 1404 | 1570 | 871 | 3.189 | 2 100 | 2 T. | 63 | — | 2 hs. | 9 | 2 E. | — | 750 | 39 | M | P V R | 150 | 7 | |
| | | 3650 | 1811 | 1062 | 1673 | 885 | 3 119 | 2 100 | 2 T. | 134 | 1.044 | 2 hs. | 9 | 2 E. | | 750 | 39 | M | S Q Y | 150 | 8 | |
| | | 2844 | 1190 | 751 | 910 | — | 1 879 | 1 140 | 1 C. | 130 | 750 | 1 h. | 7 | 1 E. | — | 500 | 37 | M | P V T | 150 | 9 | |
| | | 3182 | 2003 | 1260 | 1565 | 775 | 1.200 | 780 | 1 T. | 220 | 1.800 | 1 h. | 12 | 2 E. 1 A. | 10 | 1.083 | 63 | M | S R M | 150 | 10 | Encostado, machinas em más condições |
| | | — | 354 | 240 | — | — | — | 250 | 2 C. | 19 | — | 2 hs. | 8 | — | | — | 23 | — | — | — | 11 | |
| | | 1618 | 1108 | 512 | 810 | — | 1.384 | 750 | 2 T. | 76 | 720 | 2 hs. | 9 | 1 E. | | — | — | — | — | — | 12 | |
| | | — | 227 | 154 | — | — | — | 270 | 1 C. | 6 | 150 | 1 h. | 6 | 1 E. | 8 | — | 17 | — | — | — | 13 | |
| | | 8886 | 4663 | 3018 | 3824 | — | 8.204 | 5 000 | 1 Q. | 302 | 1 800 | 1 h. | 10 | 3 E. | 15 | 1 400 | 78 | T | S T R | 150 | 14 | Precisa de concertos no fundo |
| | | 16079 | 9791 | 6172 | 8433 | — | 16.3[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | | 5219 | 3324 | 2078 | 2687 | 1185 | 2.723 | 1 620 | 2 T. | 534 | 3.514 | 2 hs. | 12 | 3 E. 1 A. | 14 | 1 791 | 104 | T | S R D | 250 | 16 | Guindaste hydrau[illegible] |
| | | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | | — | 220 | 50 | — | — | — | 50 | 1 C. | 12 | — | 2 rs. | 8 | 1 E. | | — | 23 | — | — | — | 16 | [illegible] |
| | | 3193 | 1808 | 1080 | 1670 | 882 | 3.119 | 2 100 | 2 T. | 67 | 804 | 2 hs. | 9 | 2 E. | 14 | 750 | 39 | — | — | | 19 | Nas Oiticicas, precisa de obras avaliadas em [illegible] |
| | | 9983 | 6456 | 3967 | 4948 | — | 8.765 | 4 770 | 2 T. | 528 | 3 300 | 2 hs. | 11 | 5 E. | 14 | 2.780 | 140 | T | S S H | 250 | 20 | Nova caldeira em 1911 |
| | | 11256 | 6489 | 4086 | 4737 | — | 10.077 | 6 014 | 1 Q. | 387 | 2.780 | 1 h. | 11 | 3 E. 1 A. | 15 | 2.615 | 104 | T | S S N | 250 | 21 | |
| | | — | 760 | 540 | — | — | — | — | 1 T. | 167 | 800 | 2 rs. | 9 | 2 E. | [illegible] | — | 43 | — | — | — | 22 | Nova caldeira em [illegible] |
| | | 2791 | 1495 | 918 | 1329 | 576 | 1 642 | 720 | 2 T. | 205 | 1 430 | 2 hs. | 10 | 2 E. 1 A. | [illegible] | 958 | 62 | M | S R Z | 150 | 23 | Reconstruido em 1916 — Nova cal[illegible] |
| | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [

## LLOYD BRASILEIRO

GRANDE CABOTAGEM

Paquete "Bahia"

Cargueiro "Goyaz"

## LLOYD BRASILEIRO
### LINHAS DE CABOTAGEM

Paquete "Brasil", typo de vapor para a linha Rio-Manáos

Paquete "Sirio", navio da linha Rio-Montevidéo

O "Almirante Jaceguay" para passageiros

O "Murtinho" chata a vapor para cargas

## FROTA DO LLOYD BRASILEIRO

### ERRATA

*Acre*

Columna n. 16

Tonelagem sob convéz: 2389 e não 2889

*Guajará*

Columna n. 15

Tonelagem liquida: 927 e não 920

*Santos*

Columna n. 15

Tonelagem liquida: 3114 e não 3838

Columna n. 16

Tonelagem sob convéz: 3838 e não 3114.

*Observações ás columnas n.* 14, 15 *e* 16

100 pés cubicos inglezes equivalem a $2m^3,830$ e não a $2m^3,820$.

FROTA DO LLOYD BRASILEIRO

ERRATA

# Frota do Lloyd Brasileiro

## EM 31 DE DEZEMBRO DE 1921

| Nº de ordem | Nomes dos navios | Sinais do código | Anno da construcção | Anno do [illegible] | ESTALEIROS | Anno da acquisição pelo Lloyd | CASCO | DIMENSÕES EM METROS: Comprimento | Boca | Pontal | Calado metros | Deslocamento | TONELAGEM DE REGISTRO: Bruta | Liquida | Sob convez | Nacional | TONELAGEM DE CARGA: Volume m³ | Peso tons | MACHINAS: Tipo da motora | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | | | |
| | | H R P C | 1907 | 1920 | Craig Taylor & Cº — Stockton. | 1907 | Aço | 91.43 | 12.31 | 8.04 | 6.28 | 4800 | 2587 | 1555 | 2689 | 864 | 2.500 | 1.500 | 1 T | 413 | | | |
| | | H R K T | 1907 | 1919 | Cammell Laird & Cº — New Castle | 1908 | " | 74.06 | 10.97 | 3.66 | 3.05 | 2163 | 1294 | 793 | 716 | 516 | 730 | 450 | 2 T | 158 | | | |
| | | H R N M | 1883 | 1920 | Palmer's & Cº — New Castle | 1906 | Ferro | 73.33 | 10.27 | 5.49 | 5.40 | 3119 | 1448 | 927 | 1193 | — | 2.196 | 1.320 | 1 C | 140 | | | |
| | | H R W D | 1912 | 1920 | Bremer Vulcan — Vegesack | 1917 | Aço | 133.95 | 17.07 | 10.82 | 8.38 | 12881 | 8227 | 4952 | 6854 | — | 10.196 | 6.000 | 2 T | 600 | | | |
| | | H R T D | 1910 | 1920 | Workman, Clark & Cº — Belfast. | 1910 | " | 103.68 | 13.65 | 7.56 | 5.66 | 5219 | 3401 | 2084 | 2693 | 1548 | 2.723 | 1.620 | 2 T | 534 | | | |
| | | H R B Y | 1904 | 1920 | J. C. Tecklenburg Geestemunde | 1917 | " | 110.09 | 14.23 | 7.98 | 7.44 | 7641 | 4556 | 2879 | 3580 | — | 8.160 | 1.000 | 1 T. | 300 | | | |
| | | H R S N | 1909 | — | Workman Clark & Cº - Belfast. | 1909 | " | 84.18 | 13.68 | 5.00 | 4.26 | 3653 | 1695 | 1404 | 1570 | 871 | 3.189 | 2.100 | 2 T. | 63 | | | |
| | | H R S F | 1907 | 1919 | Cammell Laird & Cº — Stockton. | 1910 | " | 83.81 | 13.65 | 5.03 | 4.26 | 3650 | 1811 | 1082 | 1673 | 885 | 3.119 | 2.100 | 2 T. | 134 | | | | |
| | | H R P W | 1882 | 1920 | Lawton & Glasgow — Glasgow | 1906 | Ferro | 71.62 | 9.54 | 5.21 | 5.80 | 2844 | 1190 | 751 | 910 | — | 1.829 | 1.140 | 1 C | 130 | 750 | 1 h | 7 | |
| 10 | Brasil | H R D F | 1890 | 1918 | J. G. Thomson — Glasgow | 1890 | Aço | 85.95 | 11.65 | 6.30 | 5.49 | 3182 | 2003 | 1260 | 1565 | 775 | 1.200 | 780 | 1 T. | 220 | 1 800 | 1 h | 12 | 2 |
| 11 | Brasil Fluvial (*) | | 1906 | — | Edward & Cº — Millwall | 1907 | " | 45.71 | 7.62 | 2.95 | 1.83 | — | 354 | 240 | — | — | — | 250 | 2 C. | 19 | — | 2 hs | 8 | |
| 12 | Caceres (*) | | 1907 | — | Mackay Brothers & Cº - Alloa | 1907 | " | 71.65 | 11.00 | 3.44 | 3.05 | 1618 | 1108 | 512 | 810 | — | 1.384 | 750 | 2 T | 76 | 720 | 2 hs | 9 | |
| 13 | Caby (***) | H W F M | 1887 | — | H. S. Edwards & Son — Hawderson-Tyne | 1891 | Ferro | 40.50 | 7.70 | 2.90 | — | — | — | — | — | — | — | 200 | 1 S | 6 | 150 | 1 h | 6 | |
| 14 | Campos | E R C B | 1894 | 1920 | Blohm & Voss — Hamburgo | 1917 | Aço | 114.63 | 14.05 | 8.29 | 7.92 | 8486 | 4663 | 3018 | 3624 | — | 8.204 | 5.076 | 1 Q | 302 | 1 800 | 1 h | 10 | |
| 15 | Caxias | E R F B | 1913 | 1920 | Bremer Vulcan — Vegesack | 1917 | " | 149.71 | 18.03 | 10.88 | 8.68 | 16079 | 9791 | 6172 | 8433 | — | 16.356 | 9.000 | 2 T | 602 | 4 300 | 2 hs. | 11 | |
| 16 | Ceará | E R N B | 1907 | 1920 | Workman, Clark & Cº — Belfast. | 1907 | " | 103.68 | 13.65 | 7.16 | 6.30 | 5219 | 3324 | 2078 | 2607 | 1185 | 2.723 | 1.620 | 2 T | 534 | 3 514 | 2 hs | 12 | |
| 17 | Commandante Alvim (*) | | 1912 | — | ——— | 1916 | " | 20.80 | 3.80 | 1.10 | 0.45 | — | 86 | 82 | — | — | — | — | 20 | 1 C | — | 1 h | 7 | |
| 18 | Cozipó (*) | | 1890 | — | Workman Clark & Cº — Belfast | 1890 | Ferro | 26.40 | 5.60 | 1.40 | 0.61 | — | 220 | 50 | — | — | — | 50 | 1 C | 12 | — | 2 hs | 8 | |
| 19 | Cubatão (**) | H R P L | 1907 | 1919 | Craig Taylor & Cº — Stockton. | 1907 | Aço | 83.81 | 13.65 | 5.03 | 4.26 | 3193 | 1808 | 1080 | 1670 | 882 | 3.119 | 2.100 | 2 T | 67 | 804 | 2 hs | 9 | |
| 20 | Curvello | H R Y J | 1907 | 1920 | Reiherstig Schiffsw — Hamburgo | 1917 | " | 126.67 | 15.44 | 8.71 | 7.78 | 9983 | 6456 | 3967 | 4948 | — | 8.765 | 4.770 | 2 T. | 526 | 3 300 | 2 hs | 11 | |
| 21 | Cuyabá | H R W J | 1906 | 1920 | Bremer Vulcan — Vegesack | 1917 | " | 124.75 | 16.06 | 8.53 | 8.23 | 11256 | 6489 | 4086 | 4737 | — | 10.077 | 6.014 | 1 Q. | 387 | 2 780 | 1 h. | 11 | 3 |
| | Diamantino (*) | H R Q W | 1898 | 1920 | Act. Ges. Vulcan — Stettin | 1890 | " | 67.08 | 8.99 | 4.02 | 2.74 | — | 760 | 540 | — | — | — | — | 1 T | 167 | 800 | 2 rs | 9 | |
| | Goiasopolis | H R F L | 1889 | 1920 | H. Leslie & Cº — New Castle | 1890 | " | 80.98 | 10.39 | 5.42 | 4.27 | 2291 | 1495 | 914 | 1329 | 526 | [illegible] | 700 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | Guaporé | H R N R | 1902 | 1920 | Craig Taylor & Cº — Stockton. | 1906 | " | 85.40 | 12.28 | 7.65 | 6.60 | 4466 | 1851 | 981 | 1542 | 790 | 3.753 | 2.300 | 1 T. | 291 | 1.200 | 1 h | 8 | |
| | Guajará (**) | H R N P | 1879 | 1920 | Schlesinger Davis & Cº — New Castle | 1906 | Ferro | 77.11 | 10.15 | 7.07 | 6.00 | 3280 | 1498 | 920 | 1465 | 926 | 2.311 | 1.440 | 1 C. | 168 | 1.309 | 1 h | 8 | |
| 26 | Guapiara (**) | H R Q S | 1907 | — | Craig Taylor & Cº — Stockton | 1908 | Aço | 83.81 | 13.65 | 5.02 | 4.26 | 3630 | 1810 | 1082 | 1673 | 882 | 3.119 | 2.100 | 2 T | 134 | 1 044 | 2 hs | 9 | |
| 27 | Ibicuhy (*) | | 1912 | — | ——— | 1916 | " | 21.30 | 13.70 | 1.32 | 0.45 | — | 65 | 57 | — | — | — | 12 | 1 C. | — | — | 2 rs | — | |
| | Ipiranga | H R J M | 1891 | 1918 | Blackwood & Gordon — Glasgow | 1891 | " | 79.15 | 10.36 | 5.64 | 4.60 | 2589 | 1430 | 899 | 1347 | 887 | 2.241 | 1.200 | 2 T. | 166 | 1 200 | 2 hs | 10 | |
| | Itaqui (*) | | 1911 | — | ——— | 1916 | " | 28.60 | 4.80 | 1.35 | 0.75 | — | 177 | 142 | — | — | — | 40 | 1 C. | — | — | 2 hs | — | |
| — | Javary | H R Q G | 1907 | 1920 | Cammel Laird & Cº — Glasgow | 1908 | " | 74.06 | 10.97 | 3.66 | 3.05 | 2163 | 1295 | 793 | 717 | 516 | 730 | 450 | 1 T. | 79 | 1.800 | 2 hs | 10 | |
| 31 | João Alfredo | H R N D | 1878 | 1920 | J. G. Thomson — Glasgow | 1891 | " | 85.95 | 11.61 | 6.30 | 5.49 | 3182 | 2020 | 1240 | 1582 | 775 | 1.200 | 720 | 1 T. | 318 | 2 300 | 1 h. | 12 | |
| 32 | Juncal (*) | H W T X | 1878 | — | ——— | 1909 | " | 43.64 | 7.37 | 3.05 | 1.22 | — | 350 | 96 | — | — | — | 132 | — | — | 135 | 2 rs | 5 | |
| | Ladario (***) | H R L D | 1898 | — | Act. Ges. Vulcan — Stettin | 1890 | " | 67.08 | 8.99 | 4.02 | 2.74 | — | 760 | 540 | 646 | — | — | 400 | 1 T. | 106 | 800 | 2 rs | — | |
| 34 | Laguna | H R G N | 1890 | 1920 | T. B. Seath & Cº — Glasgow | 1910 | " | 49.83 | 8.36 | 3.56 | 3.35 | 849 | 525 | 317 | 398 | — | 642 | 240 | 1 T. | 67 | 350 | 1 h. | 8 | |
| 35 | Macapá | H R W B | 1888 | 1920 | Reiherstig Schiffsw — Hamburgo | 1917 | " | 98.26 | 12.19 | 6.76 | 7.01 | 5267 | 2523 | 1569 | 2127 | — | 3.992 | 2.400 | 1 T. | 274 | 1 620 | 1 h | 11 | |
| 36 | Manáos | H R J Q | 1883 | 1920 | J. G. Thomson Glasgow | 1890 | " | 81.16 | 11.00 | 5.94 | 4.88 | 2758 | 1719 | 1169 | 1331 | 651 | 1.090 | 720 | 1 C | 274 | 1 500 | 1 h | 12 | 2 |
| 37 | Mantiqueira (**) | H R S L | 1907 | 1920 | Workman, Clark & Cº — Belfast. | 1910 | " | 84.18 | 13.68 | 5.00 | 4.27 | 3650 | 1696 | 1045 | 1570 | 871 | 3.189 | 2.100 | 2 T. | 126 | 1 200 | 2 hs | 9 | |
| 39 | Maranhão | H R Q D | 1887 | — | J. G. Thomson — Glasgow | 1890 | " | 84.12 | 11.61 | 6.15 | 5.22 | 3147 | 1916 | 1303 | 1530 | 761 | 1.200 | 780 | 1 T. | 250 | 2 292 | 1 h | 12 | 2 |
| 40 | Mayrink | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | Miranda (*) | H R I K | 1907 | — | Mackay Brothers & Cº — Alloa | 1907 | " | 71.65 | 11.00 | 3.44 | 3.05 | 1618 | 1108 | 505 | 810 | — | 1.384 | 750 | 2 T. | 76 | 720 | 2 hs | 7 | |
| | Nioac (*) | | 1907 | — | Mackay Brothers & Cº — Alloa | 1907 | " | 71.65 | 11.00 | 3.44 | 3.05 | 1618 | 1106 | 511 | 809 | — | 1.384 | 750 | 2 T. | 76 | 720 | 2 hs | 7 | |
| 46 | Niosc (*) | | 1880 | — | Mackay Brothers & Cº — Alloa | 1891 | " | 30.80 | 7.00 | 1.45 | 0.48 | — | 200 | 50 | — | — | — | — | 1 C. | 6 | — | 2 rs. | — | |
| 47 | Oyapock | H R T M | 1905 | 1920 | Howaldtswerke — Kiel | 1906 | " | 60.95 | 9.14 | 3.60 | 3.05 | 1187 | 916 | 439 | — | 192 | 483 | 300 | 2 T | 84 | 750 | 2 hs | 9 | |
| | Pará | H R P F | 1907 | 1920 | Workman, Clark & Cº — Belfast | 1907 | " | 103.68 | 13.65 | 7.16 | 6.39 | 5219 | 3351 | 2027 | 2687 | 1185 | 2.723 | 1.560 | 2 T | 534 | 3.314 | 2 hs | 12 | |
| | Poconé | H R Y G | 1908 | 1920 | Bremer Vulcan — Vegesack | 1917 | " | 127.88 | 16.61 | 8.47 | 7.81 | 10245 | 6750 | 4201 | 5024 | — | 9.246 | 5.400 | 1 Q | 387 | — | 1 h | 11 | 3 |
| 50 | Pres. Wenceslau (Veleiro) | H R F K | 1918 | — | Vicente dos Santos Caneco — Rio de Janeiro | 1918 | Mad. | 51.24 | 9.13 | 5.00 | 4.27 | — | 802 | 602 | — | — | 1.258 | 720 | — | — | — | VLS | — | |
| 52 | Prudente de Moraes | H R F D | 1896 | 1918 | Craig Taylor & Cº — Stockton | 1896 | Aço | 67.96 | 10.06 | 3.81 | 3.65 | 1640 | 780 | 497 | 613 | — | 1.262 | 720 | 2 T | 107 | 750 | 2 hs. | 10 | |
| 53 | Purús (**) | H R T B | 1900 | 1920 | Osborne Graham — Sunderland | 1906 | " | 103.32 | 14.63 | 8.47 | 7.80 | 7477 | 3822 | 2495 | 3596 | — | 8.860 | 5.200 | 1 T | 349 | — | 1 h | 9 | |
| 54 | Quitunas (**) | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | " | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 55 | Rio de Janeiro | H R S M | 1908 | 1920 | Workman, Clark & Cº — Belfast. | 1909 | " | 103.71 | 13.74 | 7.55 | 6.76 | 6439 | 3583 | 2213 | 2772 | 1467 | 4.922 | 3.000 | 2 T. | 534 | 3.500 | 2 hs. | 12 | |
| 56 | Rio Grande (*) | H W V G | 1911 | — | ——— | 1916 | " | 45.12 | 7.35 | 2.00 | 1.50 | — | 425 | 363 | — | — | — | 120 | 1 C. | — | 250 | 2 rs. | 8 | |
| 57 | Ruy Barbosa | H R W S | 1905 | 1920 | Reiherstig Schiffsw — Hamburgo | 1906 | " | 81.99 | 11.51 | 6.00 | 4.57 | 2822 | 1905 | 984 | 1629 | 567 | 1.884 | 1.200 | 2 T | 156 | 1.300 | 2 hs | 10 | |
| 58 | Santos | | 1898 | 1920 | Reiherstig Schiffsw — Hamburgo | 1917 | " | 114.47 | 14.20 | 8.35 | — | — | 4855 | 3838 | 3114 | — | — | — | 1 Q | 311 | 2 200 | 1 h | — | |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | " | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2 hs | 12 |
| 59 | São Salvador | H R K G | 1891 | 1920 | J. G. Thomson - Glasgow | 1891 | " | 85.95 | 11.61 | 6.30 | 5.47 | 3186 | 2000 | 1240 | 1582 | 775 | 1.200 | 720 | 1 T. | 318 | 2 300 | 1 h. | 12 | |
| 60 | Sargento Albuquerque (**) | | 1890 | 1920 | Short Brother's — Sunderland. | 1916 | " | 89.00 | 11.91 | 5.76 | 6.39 | — | 2204 | 1405 | 1699 | 1272 | — | 2.400 | 1 T. | 228 | 1 368 | 1 h. | 9 | |
| 61 | Satellite | H R J F | 1890 | 1919 | Blackwood & Gordon — Glasgow | 1891 | " | 79.15 | 10.36 | 5.64 | 4.60 | 2589 | 1412 | 892 | 1347 | 887 | 2.241 | 1.440 | 2 T | 191 | 1.200 | 2 hs. | 10 | |
| | Sergipe (**) | H R L M | 1902 | — | Craig Taylor & Cº — Stockton | 1906 | " | 85.41 | 12.28 | 7.65 | 7.00 | — | 1859 | 990 | 1541 | 820 | 2.778 | 2.000 | 1 T | 291 | 1.200 | 1 h | 8 | |
| | Tiradentes (**) | H S S Q | 1900 | 1920 | Howaldtswerke — Kiel | 1906 | " | 81.99 | 11.55 | 6.00 | 4.57 | — | 1811 | 933 | 1543 | 515 | 1.750 | 1.200 | 2 T | 166 | 1.300 | 2 hs | 10 | |
| | Tiradentes | H S S V | 1905 | 1920 | Howaldtswerke - Kiel | 1906 | " | 81.99 | 11.55 | 6.00 | 4.57 | — | 1858 | 970 | 1549 | 550 | 1.912 | 1.200 | 2 T | 166 | 1.264 | 2 hs | 10 | |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 65 | Tabatinga (**) | | 1902 | 1920 | Schomer & Jensen — Tonnnig | 1917 | " | 66.80 | 10.13 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 817 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1 T | 161 | 960 | 1 h | 7 | |
| 66 | Tapajós (**) | H R T C | 1902 | 1920 | Osborne Graham — Sunderland | 1906 | " | 101.32 | 14.63 | 8.47 | 7.80 | — | 3774 | 2442 | 3601 | — | 8.506 | 5.200 | 1 T. | 348 | — | 1 h | 9 | |
| | Tocantins (**) | H R T K | 1901 | 1920 | J. Blewer & Cº - Sunderland | 1906 | " | 100.67 | 14.17 | 8.14 | 7.31 | — | 4113 | 2685 | 3640 | 2500 | 8.047 | 5.200 | 1 T. | 350 | — | 1 h | 9 | |
| | Wenceslau Braz (Veleiro) | H R Y T | 1881 | — | (Antiga "1º de Março") | 1916 | Mad. | 59.96 | 8.46 | 4.26 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

(**) — Navio cargueiro.
(***) — Navio cargueiro fluvial.

Concertos superiores a 100 000$000.

COLUMNAS 9, 10 e 11:

As dimensões foram extrahidas do "Lloyd's Register".

O *deslocamento* é o peso total, em toneladas de 2 240 libras ou 1015 kilos, do navio e seu [illegible]

COLUMNAS. 14, 15 e 16:

[illegible] volume de todos os espaços fechados a bordo, considerando-se uma *tonelada* o espaço de 100 pés cubicos inglezes ou m³ 2,820.
*Tonelagem liquida* é a tonelagem bruta deduzida do espaço occupado pela tripulação, casa de machina, navegação e leme e carsoeiras. E' o espaço destinado aos passageiros e á carga expresso em toneladas de 100 pés cubicos inglezes ou m³ 2,820

T — Triplice expansão.
Q — Quadruplo expansão.

P — roda.
VLS — Velas.

COLUMNA 21

*Nó* é uma milha marítima por hora. — Uma milha equivale a m 1852

# Frota do Lloyd Brasileiro

## EM 31 DE DEZEMBRO DE 1921

| NOMES | Comprimento metros | Deslocamento metros | TONELAGEM DE REGISTRO | | | | TONELADEM DE CARGA | | MACHINAS | | | Propulsão | Velocidade em nós | CALDEIRAS | | Consumo de carvão horario medio kg. | Tripulantes | RADIOTELEGRAPHIA | | | Nº de ordem | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pontes | | | Bruta | Liquida | Sob convez | Nacional | Volume m³ | Peso tons | Tipo da motora | Forças cavallos | Rotações | | | Typo | Pressão em kg | | | Systema | Signal de chamada | Alcance em milhas | | |
| | | 8 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 |
| | 6.28 | 4800 | 2587 | 1555 | 2889 | 884 | 2.500 | 1 560 | 1 T. | 413 | 2 065 | 1 h. | 11 | 2 E - 1 A | 14 | 1 333 | 75 | M | S R T | 150 | 1 | |
| | 3.05 | 2163 | 1294 | 793 | 716 | 516 | 730 | 450 | 2 T | 158 | 1.800 | 2 hs. | 10 | 2 E | 14 | 958 | 55 | M | S R X | | | |
| | — | 3119 | 1448 | 927 | 1193 | — | 2 196 | 1 320 | 1 C | 140 | 600 | 1 h | 8 | 2 E - 1 A | | 750 | 39 | M | P V Q | 150 | 3 | Precisa de |
| | [illegible] | 12881 | 8227 | 4952 | 6854 | — | 10.196 | 6 000 | 2 T. | 600 | 4.200 | 2 hs. | 11 | 4 E | 15 | 2.700 | 135 | T | S S J | 250 | 4 | |
| | 5.66 | 5219 | 3401 | 2084 | 2693 | 1598 | 2 723 | 1 620 | 2 T. | 534 | 3.444 | 2 hs. | 12 | 3 E - 1 A | 14 | 1 791 | 98 | M | S R E | 250 | 5 | Guindaste |
| | 7 44 | 7641 | 4556 | 2879 | 3580 | — | 8.169 | 3 300 | 1 T. | 300 | 2 200 | 1 h. | 10 | 3 E | 14 | 2 160 | 100 | T | S T Q | 250 | 6 | |
| | 4 26 | 3653 | 1695 | 1404 | 1570 | 871 | 3.189 | 2 100 | 2 T. | 63 | — | 2 hs. | 9 | 2 E | — | 750 | 39 | M | P V R | 150 | 7 | |
| | 4.26 | 3650 | 1811 | 1062 | 1673 | 885 | 3.119 | 2 100 | 2 T. | 134 | 1 044 | 2 hs. | 9 | 2 E | - | 750 | 39 | M | S Q Y | 150 | 8 | |
| | 5.80 | 2844 | 1190 | 751 | 910 | - | 1.879 | 1.140 | 1 C. | 130 | 750 | 1 h. | 7 | 1 E | — | 500 | 37 | M | P V T | 150 | 9 | |
| | 5.49 | 3182 | 2003 | 1260 | 1565 | 775 | 1.200 | 780 | 1 T. | 220 | 1.800 | 1 h. | 12 | 2 E - 1 A | 10 | 1.083 | 63 | M | S R M | 150 | 10 | [illegible] |
| | 1.83 | — | 354 | 240 | — | — | — | 250 | 2 C. | 19 | — | 2 hs. | 8 | — | — | — | 23 | — | — | — | 11 | |
| | 05 | 1618 | 1108 | 512 | 810 | — | 1 384 | 750 | 2 T. | 76 | 720 | 2 hs. | 9 | 1 E | — | — | — | — | — | — | 12 | |
| | 2.58 | — | 227 | 154 | - | — | — | 270 | 1 C. | 6 | 150 | 1 h. | 6 | 1 E | 8 | - | 17 | — | — | — | 13 | |
| | 7.92 | 8486 | 4663 | 3018 | 3824 | — | 8 204 | 5.076 | 1 Q. | 302 | 1 800 | 1 h. | 10 | 3 E | 12 | 1 400 | 78 | T | S T R | 150 | 14 | P[illegible] |
| | 8.68 | 16079 | 9791 | 6172 | 8433 | — | 16.358 | 9 000 | 2 T. | 602 | 4 300 | 2 hs. | 11 | 4 E | 15 | 2 290 | 120 | T | S S T | 250 | 15 | |
| | 6 30 | 5219 | 3324 | 2078 | 2687 | 1185 | 2.723 | 1 620 | 2 T. | 534 | 3.514 | 2 hs. | 12 | 3 E - 1 A | 14 | 1 791 | 104 | T | S R D | 25 | | |
| | 0.45 | — | 86 | 82 | — | — | — | 20 | 1 C. | — | — | 1 r. | 7 | 1 E | 8 | — | 14 | — | — | — | 17 | Uma rod |
| | 0.61 | — | 220 | 50 | — | — | — | 50 | 1 C. | 12 | — | 2 rs. | 8 | 1 E | - | — | 23 | — | — | — | 18 | Desarma |
| | 4 26 | 3193 | 1808 | 1080 | 1670 | 882 | 3.119 | 2 100 | 2 T. | 67 | 804 | 2 hs | 9 | 2 E | 14 | 750 | 39 | — | — | — | 19 | Nas Officinas, precisa de obras avaliadas em |
| | | | 6456 | 3967 | 4948 | — | 8.765 | 4 770 | 2 T. | 528 | 3.300 | 2 hs. | 11 | 5 E | 14 | 2 780 | 140 | T | S S 14 | 250 | 20 | Nova caldeira em 1911. [200:000$000 |
| | | | 6489 | 4086 | 4737 | — | 10.077 | 6 014 | 1 Q. | 387 | 2.780 | 1 h. | 11 | 3 E - 1 A | 15 | 2 615 | 104 | T | S S N | 250 | 21 | |
| | | | 760 | 540 | — | — | — | — | 1 T. | 167 | 800 | 2 rs. | 9 | 2 E | 8 | — | 43 | — | — | — | 22 | |
| | | | [illegible] | [illegible] | 1.820 | 576 | 1 882 | 720 | 2 T | 205 | 1.450 | 2 hs. | 10 | 2 E - 1 A | 10 | 958 | 62 | M | S R Z | 150 | 23 | |
| | | | 1831 | 981 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | 1498 | 920 | 1465 | 926 | 2.311 | 1 440 | 1 C. | 168 | 1.309 | 1 h. | 8 | 2 E | - | 750 | 40 | M | P A U | 150 | 2[illegible] | [illegible] |
| | 4.26 | 3530 | 1810 | 1082 | 1673 | 882 | 3.119 | 2 100 | 2 T | 134 | 1.044 | 2 hs. | 9 | 2 E | 14 | 750 | 39 | M | P V V | 150 | | |
| | 0.45 | — | 65 | 57 | — | — | — | 12 | 1 C. | — | — | 2 rs | — | 1 L | 8 | — | 14 | — | — | — | 27 | [illegible] |
| | .60 | 2589 | 1430 | 899 | 1347 | 887 | 2.241 | 1 200 | 2 T. | 166 | 1.200 | 2 hs. | 10 | 1 E - 1 E | 10 | 958 | 53 | M | S E U | 150 | 28 | |
| | | | 177 | 142 | — | — | — | 40 | 1 C. | — | — | 2 rs. | — | — | — | — | 23 | - | — | — | 29 | Rolas na popa |
| | | | 1295 | 793 | 717 | 516 | 730 | 450 | 1 T. | 79 | 1.800 | 2 hs | 10 | 2 E | 12 | 958 | 55 | M | S R Y | 200 | 30 | Guindaste hyd[illegible] |
| | 5 49 | 3182 | 2020 | 1240 | 1582 | 775 | 1.200 | 720 | 1 T. | 318 | 2 300 | 1 h. | 12 | 2 E - 1 A | 10 | 1 083 | 63 | M | S R L | 150 | 31 | |
| | 1 22 | — | 350 | 96 | — | — | — | 132 | — | — | 135 | 2 rs. | 5 | 1 L | - | — | 30 | — | — | — | 32 | |
| | 2.74 | — | 760 | 540 | 646 | — | — | 480 | 1 T. | 166 | 800 | 2 rs | 8 | 2 E | - | — | 30 | — | — | — | 33 | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 317 | 398 | — | 642 | 240 | 1 T. | 67 | 350 | 1 h. | 8 | 1 E | 10 | 312 | 37 | M | S R I | 150 | 34 | Reconstruido em 1915 [em 1910. |
| | 7.01 | 5267 | 2523 | 1569 | 2127 | — | 3.992 | 2 400 | 1 T. | 274 | 1 620 | 1 h | 11 | 2 E | 12 | 1.250 | 76 | T | P U J | 150 | 35 | |
| | 4 08 | 2758 | 1719 | 1169 | 1331 | 651 | 1 000 | 720 | 1 C | 274 | 1 500 | 1 h | 12 | 2 E - 1 A | 7 | 1 125 | 67 | M | S R S | 150 | 36 | Reconstruido em 1918. |
| | 4.27 | 3650 | 1696 | 1045 | 1570 | 873 | 3 189 | 2 100 | 2 T | 126 | 1 200 | 2 hs | 9 | 2 E | 14 | 750 | 39 | M | P V W | 150 | 37 | |
| 6.76 | 7.12 | 6522 | 3037 | 1913 | 2586 | — | 5.560 | 3 000 | 1 T | 265 | 1.700 | 1 h | 8 | 3 E | 12 | — | 64 | T | P U M | 250 | 38 | |
| 6.15 | 5.22 | 3147 | 1916 | 1303 | 1530 | 763 | 1 200 | 780 | 1 T | 250 | 2 292 | 1 h | 12 | 2 E - 1 A | 10 | 1.083 | 53 | M | S R E | 150 | 39 | Precisa de grandes concertos |
| 3.05 | 3.34 | — | 551 | 375 | — | 234 | 682 | 360 | 2 D. | 73 | 400 | 2 hs | 8 | 1 E | 3 | 375 | 36 | — | — | — | 40 | Desarmado. |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 53 | — | - | — | 41 | |
| 7.38 | 6.81 | 4576 | 2066 | 1921 | — | — | 4 990 | 3 000 | — | - | — | VLS | — | - | — | — | 46 | M | S R O | 150 | 42 | Nova caldeira em 1910—Reconstruido em 1[illegible] |
| 3 32 | 3.05 | — | 883 | 485 | 605 | — | — | 480 | 2 T. | 92 | 910 | 2 hs | 10 | 2 E | 12 | - | 46 | M | S R B | 250 | 43 | |
| 7.55 | 6.76 | 6381 | 3540 | 2179 | 2779 | 1487 | 4 922 | 3 000 | 2 T. | 524 | 3 500 | 2 hs | 12 | 4 E | 12 | 2 000 | 86 | M | S R B | | 44 | |
| 3.44 | 3.05 | 1618 | 1108 | 505 | 810 | — | 1 384 | 750 | 2 T. | 76 | 720 | 2 hs | 7 | 1 E | 14 | 542 | - | — | — | — | 45 | |
| 3.44 | 3.05 | 1618 | 1106 | 511 | 809 | — | 1.384 | 750 | 2 T | 76 | 720 | 2 hs | 7 | 1 E | 14 | 542 | - | — | — | — | | |
| | | | | | | | | | 1 C. | 6 | — | 2 rs | — | — | — | — | 23 | - | - | — | 46 | Condemnado |
| 1.45 | 0.48 | — | 200 | 50 | — | — | — | — | 2 T. | 84 | 750 | 2 hs | 9 | 2 E | 12 | 708 | 46 | M | S R P | 150 | 47 | Guindaste |
| 3 60 | 3.05 | 1187 | 916 | 439 | — | 192 | 483 | 300 | 2 T. | 534 | 3.514 | 2 hs | 12 | 3 E - 1 A | 14 | 1 791 | 98 | M | S R Q | 250 | 48 | Guindaste hydraulico |
| 7 16 | 6.39 | 5219 | 3351 | 2097 | 2687 | 1185 | 2 723 | 1 560 | 1 Q. | 367 | — | 1 h | 11 | 3 E - 1 A | 14 | 2.040 | 97 | T | S S P | 250 | 49 | |
| 8.47 | 7.81 | 10245 | 6750 | 4201 | 5024 | — | 9 248 | 5 400 | — | — | — | VLS | — | — | — | — | - | | — | — | 50 | |
| 5.00 | 4.27 | — | 802 | 602 | — | — | 1.258 | 720 | — | — | — | 1 h | 11 | 3 E - 1 A | 12 | 2 100 | 86 | | | | | |
| 3.81 | 3.65 | 1640 | 780 | 497 | 613 | — | 1 282 | 720 | 2 T | 107 | 750 | 2 hs | 10 | 1 E | — | 583 | 41 | T | S R V | 150 | 51 | |
| 8 47 | 7.80 | 7477 | 3822 | 2495 | 3599 | — | 8 860 | 5 200 | 1 T | 349 | — | 1 h | 9 | 2 E | 14 | 708 | 47 | T | S S F | 150 | 52 | |
| 5 00 | 4.26 | 3650 | 1696 | 1044 | 1570 | — | 3.189 | 2 100 | 2 T | 126 | - | 2 hs | 9 | 2 F | 14 | 750 | 39 | M | S S D | 150 | 53 | |
| 7 55 | 6.76 | 6439 | 3583 | 2213 | 2772 | 1487 | 4 922 | 3 000 | 2 T | 534 | 3 500 | 2 hs | 12 | 4 E | 12 | 2 000 | 86 | M | S R A | 250 | 54 | |
| 2.00 | 1.50 | — | 425 | 363 | — | — | — | 120 | 1 C. | — | 250 | 2 rs | 8 | 1 E | 7 | - | 31 | - | - | | 55 | Convertido em 1919 |
| 6.00 | 4.57 | 2822 | 1905 | 984 | 1629 | 567 | 1.884 | 1 200 | 2 T. | 156 | 1.300 | 2 hs | 10 | 2 E | 13 | 1 250 | 67 | M | S R T | 150 | 56 | Caldeiras más. |
| | | | [illegible] | [illegible] | 3114 | — | — | — | 1 Q. | 311 | 2 200 | 1 h | - | 2 E | 15 | - | - | | - | — | 57 | Nas Officinas precisa [illegible] |
| | | | | | | | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 4 E | 17 | 3 100 | 86 | | | | | |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | 2020 | 1240 | 1582 | 775 | 1.200 | 720 | 1 T. | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 5.76 | 6.39 | — | 2204 | 1405 | 1699 | — | 2 400 | 1 T. | 228 | 1 368 | 1 h | 9 | 4 E | 10 | — | 45 | - | — | — | — | 60 | [illegible] |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 61 | Nova caldeira em 1905—Encostado para grandes |
| 5.64 | 4.60 | 2589 | 1412 | 892 | 1347 | 887 | 2.241 | 1 440 | 2 T | 191 | 1 200 | 2 hs. | 10 | 2 F - 1 A | 10 | 958 | 53 | M | S R G | 150 | 62 | [obras |
| 7 65 | 7.00 | — | 1859 | 990 | 1541 | 831 | 2 778 | 2 000 | 1 T. | 291 | 1 200 | 1 h | 8 | 2 F - 1 A | 10 | 958 | 50 | M | S K H | 200 | 63 | |
| 6.00 | 4 57 | — | 1811 | 933 | 1543 | 515 | 1 750 | 1 200 | 2 T | 166 | 1 300 | 2 hs | 10 | 2 E | 14 | 1 333 | 67 | M | S R R | 150 | 64 | Caldeiras más |
| 6.00 | 4.57 | — | 1858 | 970 | 1549 | 550 | 1.912 | 1 200 | 2 T | 166 | 1 264 | 2 hs | 10 | 2 E | 12 | 1 333 | 67 | M | S R W | 150 | 65 | |
| 4.17 | 5.22 | — | 1103 | 677 | 817 | — | 2 045 | 1 200 | 1 T | 103 | 960 | 1 h | 7 | 2 F | 10 | 600 | 39 | M | P U B | 150 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 66 | |
| 8 47 | 7.80 | — | 3774 | 2442 | 3601 | — | 8 506 | 5 200 | 1 T | 348 | — | 1 h | 9 | 2 F | 12 | 1 000 | 49 | M | P P A | 200 | 67 | |
| 8.14 | 7 31 | — | 4113 | 2685 | 3640 | 2500 | 8 047 | 5 200 | 1 T. | 350 | — | 1 h | 9 | 2 E | 14 | 1 000 | 50 | M | S T N | 150 | 68 | |
| 4.26 | 3.05 | — | 726 | 300 | — | — | 369 | 240 | — | — | — | VLS | — | — | — | — | 32 | — | - | — | | |

COLUMNA N. 20:

T — Triplice expansão.
C — Compound
Q — Quadrupla expansão.

COLUMNA 23:

h — helice.
r — roda
VLS — Velas.

COLUMNA 24:

*Nó* é uma milha maritima *por* hora. — Uma milha equivale a m. 1852.

COLUMNA 25

E — caldeira typo escosiva, A — caldeira auxiliar; L — caldeira typo Locomotiva

COLUMNA 26.

A pressão indicada neste quadro e em *kilos* por centimetro quadrado, para se conhecer a pressão em *libras* por pollegada quadrada multiplica-se a pressão em kilos por 14,22

COLUMNA 29:

M — Marconi; T — Telefunken

0 libras em 1015 kilos, do navio e seu maximo.

refere ao *navio* e não á *carga* E' o valorando-se uma *tonelada* o espaço

espaço occupado pela tripulação, casa o espaço destinado aos passageiros ecos inglezes ou m³ 2,820.

# Vapores ex-allemães fretados á França em 4 de Dezembro de 1917

| Nome da nave | Construtores | Ano | Comprimento | Largura | Pontal | Calado | Toneladas | Máquinas | Hélices | Tripulação | Telegrafia | Observações |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Harland & Wolf, Belfast | 1906 | | | | | | | | | | |
| (ex-San Nicolas) | Blohm & Voss, Hamburgo | 1897 | | | | | | | | | | |
| | Flensburger Schiffsbau, Flensburg | 1914 | | | | | | | | | | |
| (ex-Carl Woermann) | Bremer Vulcan, Vegesack | 1910 | | | | | | | | | | |
| (ex-Roland) | Act. Gesel. Weser, Bremen | 1912 | | | | | | | | | | |
| (ex Sierra Nevada) | Act. Gesel. Vulcan, Stettin | 1912 | | | | | | | | | | |
| (ex-Tijuca) | Hamburgo | | | | | | | | | | | |
| | J. C. Tecklenborg A. G. | | | | | | | | | | | |
| | Tecklenborg A. G. | 1911 | | | | | | | | | | |
| | Act. Gesel. Vulcan, Stettin | | | | | | | | | | | |
| | J. C. Tecklenborg A. G., Geestemunde | | | | | | | | | | | |
| | Flensburger Schiffsbau, Flensburg | 1905 | | | | | | | | | | |
| (ex Corrientes) | Blohm & Voss, Hamburgo | 1894 | | | | | | | | | | |
| | Flensburger Schiffsbau, Flensburg | 1912 | | | | | | | | | | |
| | J. C. Tecklenburg A. G., Geestemunde | 1907 | | | | | | | | | | |
| | Swan, Hunter & Vigham Richardson, New-Castle | 1907 | | | | | | | | | | |
| | Blohm & Voss, Hamburgo | 1901 | | | | | | | | 2 | — | — Naufragado quando em poder da França |
| | Bremer Vulcan, Vegesack | 1913 | | 18.04 | | | | | | 1 | — | S T Z 150 600 |
| | Flensburger Schiffsbau, Flensburg | | | 18.01 | | | | | | 1 | — | S T P 250 |
| | J. Priestmand & C° Sunderland | 1900 | | 16.46 | | | | | 436 | 1 | — | |
| | Howaldts werke, K. | 1912 | | 15.37 | | | 2312 | | 340 | | | Machina á oleo, cylindro a 2 tempos effeito simples |
| | Bremer Vulcan, Vegesack | 1908 | | 16.01 | | | | | | 1 | — | P U C |
| | Blohm & Voss, Hamburgo | 1906 | | 16.85 | | | | | | | — | — — |
| (ex Franken) | Bremer Vulcan, Vegesack | 1905 | 1.4.84 | 16.04 | | | | | 528 | | | S T O 150 600 |

(*) Misto (de passageiros e carga).

ABREVIATURA: — M — Marconi

# EMBARCAÇÕES AUXILIARES

*Em 31 de Dezembro de 1920*

## REBOCADORES

| N. de ordem | Nomes | Anno | Casco | Dimensões: Comprimento m | Largura m | Pontal m | Calado m | Deslocamento t | Máquinas: Nº | Hélices | Velocidade: Normal | Máxima em 24 horas | Tripulação: Marinheiros | Maquinistas e fogueiros | Portos onde trabalham |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Almirante Mouchez | 1909 | Aço | 22,23 | 5,40 | 2,56 | 8 | 78 | 250 i | 1 | 8 | 3000 | — | | Rio |
| 2 | Command Capella (ex-Bermuda) | 1889 | Ferro | 26,75 | 5,94 | 2,64 | 10 | 74 | 30 n | 1 | 8 | 1500 | 27 | | Rio |
| 3 | Eolo | 1892 | Aço | 26,40 | 4,90 | 2,75 | 7 | — | 200 i | 1 | 9 | 4300 | 28 | | Santos |
| 4 | General Ozorio | 1910 | Aço | 22,00 | 5,00 | 2,65 | 7 | 75 | 200 i | 1 | 7 | 3000 | 20 | | Rio Grande |
| 5 | Guanabara | 1897 | Mad | 17,00 | 4,47 | 1,70 | 8 | 88 | 180 i. | 1 | 9 | 1704 | 6 | | [illegible] |
| 6 | Paranaguá | 1910 | Aço | 25,33 | 5,10 | 2,65 | 7 1/2 | 84 | 180 i | 1 | 7 | 3250 | 30 | | Rio Grande |
| 7 | Pelotas | 1899 | Mad | 18,15 | 4,13 | 2,48 | 8 | 10 | 80 i | 1 | 6 1/2 | 2600 | 9 | | Rio Grande |
| 8 | Petiquito | 1902 | Aço | 8,00 | 1,80 | 1,00 | 2 1/2 | 7 | 40 i | 1 | 5 | 120 | 4 | | Jacarépaguá |
| 9 | Sabino Barroso (ex-Corvo) | 1908 | Ferro | 27,38 | 6,57 | 2,27 | 12 | — | 60 n | 1 | 10 | 8000 | 38 | | Santos |
| 10 | Vulcano | 1892 | Ferro | 21,00 | 4,62 | 2,47 | 9 1/2 | 70 | 34 n | 1 | 8 | 1500 | 16 | | Rio |
| 11 | Ypiranga | 1884 | Mad. | 20,70 | 4,34 | 4,42 | 8 | 37 | 175 i. | 1 | 9 | | 9 | | Pará |

Abreviaturas: i. — indicados. n. — nominaes.

## LANCHAS A VAPOR

| N. de ordem | Nomes | Anno | Casco | Dimensões: Comprimento m | Largura m | Pontal m | Calado m | Deslocamento t | Máquinas: Nº | Velocidade: Normal | Máxima em 24 horas | Tripulação: Marinheiros | Maquinistas e fogueiros | Portos onde trabalham |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Cruzeiro | — | Ferro | 15,20 | 3,25 | 1,00 | 4 | 32 | 20 n. | 7 | 500 | | | Rio |
| 2 | Dr. Calvet (ex-Luiza) | — | Mad | 14,40 | 2,80 | 1,60 | 5 | 40 | 8 n. | 6 | 500 | | | Rio |
| 3 | Esperança | 1910 | " | 14,25 | 2,70 | 1,35 | — | 31 | 18 n. | 8 | | | | Rio |
| 4 | Feiticeira | 1892 | " | 13,00 | 2,50 | 1,56 | 5 | 19 | 10 n. | 9 | 1000 | | | Rio |
| 5 | Icaraby (ex Rio Lima) | 1917 | " | 14,00 | 3,30 | 1,40 | 5 | 38 | 10 n. | 8 | 1000 | | | Rio |
| 6 | Joaquim Lordello | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] |
| 7 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] |
| 8 | Marech. Bittencourt | 1911 | " | 15,10 | 3,25 | 1,80 | 5 | 41 | 12 n | 10 | 1500 | | | Rio |
| 9 | Maria Thereza | — | " | 14,35 | 3,15 | 1,22 | 4 | 46 | 75 i | 10 | 1500 | | | Rio |
| 10 | Odilon Garcia (ex Julieta) | — | " | 11,52 | 3,00 | 1,40 | 5 | 29 | 6 n | 4 | 600 | | | Rio |
| 11 | Orvalho | 1912 | Ferro | 19,50 | 6,00 | 1,20 | 3 | 34 | 40 | — | — | | | Corumbá |
| 12 | Parahyba | 1890 | Mad | 9,52 | 2,45 | 1,07 | 4 | 16 | 4 n. | 7 | 900 | | | Rio |
| 13 | Tavares de Lyra | — | " | 14,00 | 3,30 | 1,40 | 5 | — | — | 8 | — | | | Rio |
| 14 | Uyára | 1889 | Ferro | 11,90 | 2,86 | 1,90 | 5 | 11 | 30 i | 8 | | | | Pará |
| 15 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] |
| 16 | Macapá | — | Mad | 9,00 | 2,35 | 1,00 | 3 | 28 | 15 n. | 5 | — | | | Rio |
| 17 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] |
| 18 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] |
| 19 | Ondina | — | " | 16,00 | 3,05 | 1,46 | 5 | 48 | 55 i | 9 | 900 | | | Rio |

Abreviaturas: i. — indicados. n. — nominaes.

## LANCHAS A GAZOLINA

| N. de ordem | Nomes das lanchas | Anno | Casco | Dimensões: Comprimento m | Largura m | Pontal m | Calado m | Deslocamento t | Máquinas: Nº | Hélices | Velocidade: Normal | Máxima em 24 horas | Tripulação: Marinheiros | Maquinistas e fogueiros | Portos onde trabalham |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Aéro (bote) | | Mad | 7,17 | 1,22 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 2 | Magna | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 3 | Carvalho Moreira (ex Vicker) | | " | 9,35 | 2,00 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 4 | Com. Almeida | | " | 6,50 | 1,58 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 5 | Conceição | | " | 9,00 | 2,20 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 6 | Diamantino | | " | 8,47 | 2,47 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 7 | Dr. Ozorio | | " | 7,50 | 1,55 | 0,72 | 3 | 7,50 | 5 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 8 | Javary | 1916 | " | 7,20 | 2,00 | 0,80 | — | 7,78 | 5 n. | 5 | 54 | 18 | | | Santos |
| 9 | Leopoldo de Bulhões | 1905 | " | 15,00 | 3,05 | 1,00 | — | 31,21 | 75 i | 10 | 216 | 36 | | | Rio |
| 10 | Mirangue (bote) | [illegible] | " | 7,90 | 1,52 | 0,60 | 3 | 5,20 | 6 n. | 8 | 60 | 36 | | | Rio |
| 11 | Oyapock (bote) | | " | 7,15 | 2,03 | 0,80 | 3 | 7,75 | 5 n. | 5 | 54 | 18 | | | Rio |
| 12 | Rio de Janeiro (catraia) | 1915 | " | 12,60 | 3,48 | 1,60 | 3 | 33,70 | 18 n. | 8 | — | — | | | Rio |
| 13 | São José | | " | 9,05 | 2,10 | 0,90 | 3 | 10,77 | 4 n | 4 | 100 | 10 | | | Rio |
| 14 | São Salvador (bote) | | " | 6,50 | 1,63 | 0,60 | 3 | 4,30 | 14 n | 7 | 72 | 36 | | | Rio |
| 15 | Vicente Pinheiro (ex 15 de Nov.) | 1915 | " | 11,20 | 3,00 | 1,20 | — | 23,34 | 5 n | 4 | 144 | 18 | | | Rio |
| 16 | Ypiranga | | " | 9,20 | 2,55 | 0,96 | 4 | 9,20 | 20 i | 9 | — | — | | | Rio |

Abreviaturas: i. — indicados. n. — nominaes.

NOTA. — O *Aéro* está em obras nas officinas o *Dr. Ozorio* a bordo da "*Mearim*" e a *Leopoldo Bulhões* foi entregue a Inspectoria Federal de Navegação.

# EMBARCAÇÕES AUXILIARES

(Continuação)

## PONTÕES E CASCOS

| Nº | Nomes dos pontões | Anno | Casco | Dimensões: Comprimento | Boca | Pontal | Calado | Capacidade | Tonelagem | Porto onde se acham | Observações |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2 | Brunette | | Mad | 35,00 | 6,80 | 3,50 | 4,57 | 200 | – | Rio | Foi perdido no Oceano depois de ter servido de alvo em exercicios navaes |
| 3 | Colombo | 1876 | Ferro | 40,00 | 7,80 | 3,50 | | 400 | – | Rio | Nas officinas inutilisado |
| 4 | Command. Pessoa | 1876 | Mad | 58,50 | 9,40 | 5,80 | 4,57 | 1000 | 819 | R. Grande | Desarmado |
| 5 | Corumbá | 1903 | " | 37,00 | 7,45 | 3,85 | 4,57 | 400 | 264 | Rio | Antig. veleiro *Tustello* |
| 6 | Espirito Santo | 1890 | Ferro | 32,93 | 12,60 | 6,60 | 4,62 | | 1737 | Rio | Antig. lugar a vela |
| 7 | Lock Trool | 1884 | " | 73,22 | 11,20 | 6,55 | 5,20 | 2100 | 1,800 | Rio | Officina flutuante considerada dependencia de Moçambique |
| 8 | Marajó | 1877 | " | 70,22 | 9,48 | – | 6,40 | – | 1377 | Rio | Antiga barca ingleza – Deposito de carvão em S. Francisco |
| 9 | Pernambuco | 1875 | " | 82,26 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |

## BARCAS D'AGUA

| Nº | Nomes das barcas | Anno | Casco | Dimensões: Comprimento | Boca | Pontal | Calado | Capacidade de agua | Tara das machinas e a p | Velocidade | Carreiras: Capacidade | Comprimento | Boca | Pontal | Observações |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Gomes de Mattos | | Ferro | 26,00 | 5,55 | 5,00 | 9 | 120 | 70 | 3 | 12 | 1 000 | | | Rio |
| 2 | Maria | | " | 51,12 | 8,91 | 5,00 | 9 | 450 | 150 | 5 | 60 | 9 400 | | | Rio |
| 3 | Officinas | 1911 | " | 19,56 | 4,80 | 2,40 | 2,12 | 60 | – | – | | – | – | – | Rio – Var a reboque |
| 4 | Caxias | | " | – | – | – | | | | | – | – | – | – | Rio – Var a reboque |

## ALVARENGAS

| Nº | Nomes das alvarengas | Anno | Casco | Comprimento | Lugar de construcção | Dimensões: Comprimento | Boca | Pontal | Tonelagem | Abertas ou fechadas | Carregam a que | Observações |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Activa | – | Ferro | – | – | 19,30 | 5,60 | 2,30 | 70 | Aberta | Carvão | Todas estas alvarengas se acham no porto de Belem |
| 2 | Bragantina | 1903 | " | 3,16 | Pará | 18,40 | 5,60 | 1,60 | 65 | " | " | |
| 3 | Jaboty | 1906 | " | 3,16 | " | 18,10 | 4,70 | 1,55 | 60 | " | " | |
| 4 | Jacamim | 1907 | " | 3,16 | Inglaterra | 18,10 | 4,60 | 1,55 | 60 | " | " | |
| 5 | Jacaré | 1910 | " | 1,4 | Pará | 22,50 | 5,50 | 2,08 | 80 | " | " | |
| 6 | Jararaca | 1906 | " | 3,16 | " | 18,00 | 4,60 | 1,45 | 60 | | | |
| 7 | La Paz | 1909 | " | 5,16 | Italia | 24,20 | 6,10 | 1,85 | 100 | Fechada | Carga | |
| 8 | Leão | 1895 | " | 3,16 | Para | 18,10 | 5,50 | 1,60 | 60 | Aberta | Carvão | |
| 9 | Lobo | 1905 | " | 3,16 | " | 18,40 | 4,65 | 1,70 | 70 | " | " | |
| 10 | Nantes | 1900 | " | 3,16 | " | 20,00 | 5,20 | 1,85 | 74 | | | |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | |
| 14 | Trinidad | 1909 | " | 3,16 | " | 18,20 | 4,40 | 1,75 | 60 | " | " | |
| 15 | Yankee | 1904 | " | 1,4 e 3,16 | Para | 20,00 | 5,00 | – | 84 | Aberta | Carvão | |

## LANCHÕES

| Nº | Nomes dos lanchões | Anno | Casco | Comprimento | Boca | Pontal | Tonelagem | Tonelagem de carga | Estado em 31 12 1910 | Observações |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Biguassu | 1905 | Mad | 16,60 | 4,45 | 1,50 | 1,7 | | 36 | Bom | Estas embarcações acham-se no porto |
| 2 | Brasil | | " | 25,00 | 6,70 | 2,20 | 1,65 | – | 130 | Regular | |
| 3 | Clarita | | " | 11,10 | 3,80 | 1,26 | 1,80 | | 25 | " | |
| 4 | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] |
| 5 | Gomes Souza | | " | 17,50 | 5,10 | 2,50 | 1,65 | | 83 | Bom | |
| 6 | Desterro | | " | 13,00 | 4,25 | 1,75 | – | – | 30 | – | Na praia |
| 7 | Fenoeira | | " | 17,00 | 5,00 | 2,10 | 1,65 | – | 70 | Regular | |
| 8 | Guilhermina | | " | 13,00 | 3,80 | 1,75 | 1,30 | – | 28 | | |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |

## SAVEIROS

| Nº | Nomes dos saveiros | Anno | Casco | Dimensões: Comprimento | Boca | Pontal | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Carpinetti | 1889 | Mad | 16,46 | 3,60 | 2,55 | 55 | Aberto | | Mau | Rio Guamá |
| 2 | Gambôa | 1889 | " | 16,46 | 3,60 | 2,55 | 55 | Aberto | | | Idem |
| 3 | Justino | 1889 | " | 16,46 | 3,60 | 2,55 | 55 | Fechado | | | Idem |
| 4 | Orsini | 1889 | " | 16,46 | 3,60 | 2,55 | 55 | Fechado | | | Idem |
| 5 | Raphael | 1889 | " | 16,46 | 3,60 | 2,55 | 55 | Fechado | | | Estiva |
| 6 | Tagus | 1889 | " | 16,46 | 3,60 | 2,55 | 55 | Fechado | | | Estiva |
| 7 | Taitá | 1889 | " | 16,20 | 3,60 | 2,55 | 55 | Aberto | | | Estiva |
| 8 | Vicencia | 1889 | " | 16,46 | 3,60 | 2,55 | 55 | Fechado | | | Estiva |
| 9 | S. Manoel | | " | – | | | | – | | | Cabo Frio |
| 10 | Sem nome | | " | – | | – | – | – | | | Guarapary |
| 11 | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 12 | " " | | " | – | | | | – | | | Itacolo |

# EMBARCAÇÕES AUXILIARES

(Continuação)

## CATRAIAS

| Nº | Nomes das catraias | Anno | Casco | Dimensões: Comprimento | Dimensões: Largura | Dimensões: Pontal | Dimensões: Peso | Convés | Estado de conservação | Portos em que serviram | Observação |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Balão | | Mad. | 13,60 | 3,88 | 1,54 | 24 | Fechada | | Rio | |
| 2 | Bumba | | " | 16,83 | 3,95 | 1,98 | 46 | Aberta | | Rio | |
| 3 | Colombina | | " | 17,23 | 5,00 | 1,35 | — | " | | Rio | Transporte de operarios |
| 4 | Commandante Silva | | " | 13,70 | 3,57 | 1,70 | 24 | " | | Rio | |
| 5 | Dois Irmãos | | " | 10,65 | 3,09 | 1,60 | 16 | " | Mau | Rio | Imprestavel. |
| 6 | Dona Olympia | | " | 16,40 | 4,25 | 1,70 | — | " | | Rio | |
| 7 | Georgeta | | " | 16,20 | 4,50 | 1,70 | — | " | | Rio | |
| 8 | Jazeda | | " | 15,70 | 4,95 | 1,25 | 30 | " | | Rio | |
| 9 | Josué | | " | 15,30 | 3,57 | 1,70 | — | " | | Rio | Entregue ao Ministerio da Agricultura |
| 10 | Magdalena | | " | 16,70 | 3,47 | 1,60 | 32 | " | Mau | [illegible] | |
| 11 | Netheroy | | " | 12,20 | 2,90 | 1,60 | 26 | Fechada | | [illegible] | |
| 12 | Nº 3 | | " | 16,45 | 4,65 | 1,56 | — | Aberta | | [illegible] | |
| 13 | Rio Pardo | | " | 16,50 | 4,90 | 1,35 | 30 | " | | [illegible] | |
| 14 | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] | |
| 15 | Santa Helena | | " | 16,00 | 4,00 | 1,25 | 30 | " | | [illegible] | |
| 16 | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | Rio | |
| 17 | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] | |
| 18 | Sem nome | 1908 | " | 9,60 | 2,00 | 0,90 | — | " | | Recife | |
| 19 | Mortona | | " | — | — | — | — | — | — | Rio | Serviço dos diques. |
| 20 | Murtinho | | " | — | — | — | — | — | — | Rio | " " |
| 21 | Olga | | " | — | — | — | — | — | — | Rio | " " " |
| 22 | Sereia | | " | — | — | — | — | — | — | Rio | " " " |

## [illegible]

| Nº | Nomes das lanchas | Casco | Dimensões: Comprimento | Dimensões: Largura | Dimensões: Pontal | Dimensões: Peso | Portos em que serviram |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Nº 1 | Mad | 5,70 | 0,75 | 0,45 | 0,9 | Rio (Officina flutuante) |
| 2 | Nº 2 | " | 5,70 | 0,75 | 0,45 | 0,9 | |
| 3 | Nº 3 | " | 5,70 | 0,75 | 0,45 | 0,9 | |
| 4 | Nº 4 | " | 5,70 | 0,75 | 0,45 | 0,9 | |
| 5 | Nº 5 | " | 5,70 | 0,75 | 0,45 | 0,9 | |
| 6 | Nº 6 | " | 5,70 | 0,75 | 0,45 | 0,9 | |
| 7 | Itapemerim | " | 5,70 | 0,75 | 0,47 | 0,9 | |
| 8 | Laguna | " | 5,70 | 0,75 | 0,47 | 0,9 | |
| 9 | Marajó | " | 7,40 | 1,55 | 0,90 | 3,0 | Rio |
| 10 | Planeta | " | 7,40 | 1,55 | 0,90 | 3,0 | Rio |
| 11 | Ypiranga | " | 7,40 | 1,55 | 0,90 | 3,0 | Rio |
| 12 | Corsario | " | 6,60 | 2,75 | 0,88 | — | Santa Victoria |

## BOTES, BATELÕES, BALEEIRAS E CANÕAS

| Nº de ordem | NOMES | Anno | Casco | Dimensões: Comprimento | Dimensões: Largura | Dimensões: Pontal | Portos em que serviram |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **BOTES** | | | | | | |
| 1 | Barriga Verde | — | Mad | 8,36 | 1,98 | 1,20 | Horianopolis |
| 2 | Favete | — | " | 4,35 | 1,14 | 0,50 | Rio |
| 3 | Lucy | — | " | 4,35 | 1,14 | 0,50 | Rio |
| 4 | Sem nome | — | " | 4,35 | 1,14 | 0,50 | Rio (Patronatos) |
| | **BATELÕES** | | | | | | |
| 1 | Bahia (a vapor) (*) | — | | 54,12 | 8,91 | 3,30 | Rio |
| 2 | Batelão n. 13 | — | Ferro | 20,50 | 4,90 | 2,00 | Recife |
| 3 | Batelão n. 14 | — | " | 20,50 | 4,90 | 2,00 | Recife |
| 4 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | **BALEEIRAS** | | | | | | |
| 1 | Sem nome | — | | 8,15 | 1,52 | 0,60 | [illegible] |
| 2 | Sem nome | — | — | — | — | | [illegible] |
| | **CANÕAS** | | | | | | |
| 1 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 2 | Sem nome | | | | | | [illegible] |

(*) Entregue á Baixada Fluminense.

# CHATAS

| | Nomes das Chatas | Aço | Casco | Comprimento | Boca | Pontal | Calado | Tonelagem de registro | Tonelagem de arqueação | Carga | Aberta ou fechada | Construtores | Observações |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | — | Ferro | 19,80 | 7,26 | 2,07 | — | 162 | 120 | 120 | Aberta | Rio | |
| | | — | " | 11,00 | 2,15 | 1,20 | 0,30 | — | — | — | " | Corumbá. | Foi lancha a gasolina — Entregue |
| | | — | Mad. | 22,40 | 5,25 | 2,75 | — | 176 | 150 | 150 | " | Rio | Viação de Matto Grosso |
| | | 1912 | " | 24,50 | 7,70 | 1,90 | — | — | 74 | 130 | " | Buenos Ayres | |
| | | — | " | 26,00 | 7,35 | 2,00 | — | 297 | 120 | 120 | " | Rio. | |
| | | 1909 | " | 19,80 | 2,07 | — | — | 162 | 120 | 120 | Aberta | Rio | Gumdaste |
| | | 1911 | " | 49,50 | 9,90 | 2,60 | 1,80 | 720 | — | 696 | Fechada | Corumbá | Entregue |
| | | — | " | 19,56 | 4,80 | 2,40 | — | 114 | 80 | 80 | Aberta | Rio | |
| | | — | " | 19,56 | 4,80 | 2,40 | — | 114 | 80 | 80 | " | Rio | |
| | | — | Mad. | 16,40 | 6,80 | 1,80 | — | — | 33 | 60 | Fechada | Victoria. | Precisa |
| | | — | — | 20,50 | 4,60 | 0,90 | — | — | 30 | 30 | " | Corumbá | Entregue á C. Minas e Viação |
| | | 1915 | Aço | 28,35 | 8,80 | 2,45 | — | 134 | 129 | 240 | " | Rio Grande | |
| | | — | Ferro | 23,11 | 7,38 | 3,00 | — | 222 | 200 | 200 | Aberta | Rio. | Gumdaste a vapor. |
| | | — | " | 19,56 | 4,80 | 2,40 | — | 114 | 80 | 80 | " | Rio | |
| | | 1914 | " | 18,85 | 4,20 | 1,75 | — | — | 42 | 80 | Fechada | Buenos Ayres. | |
| | | 1909 | Aço | 17,60 | 4,40 | 0,77 | — | — | 30 | 50 | " | Rio | |
| | | — | Mad | 19,40 | 5,30 | 2,04 | — | 135 | 72 | 72 | " | Santa Victoria | |
| | | — | " | 19,40 | 5,30 | 2,04 | — | 135 | 72 | 72 | " | Rio | Em obras |
| | | — | Ferro | 19,80 | 7,26 | 2,07 | — | 162 | 120 | 120 | Aberta | Rio | Gumdaste |
| | | 1914 | " | 18,85 | 4,20 | 1,75 | — | | 42 | 80 | " | Buenos Ayres | Grosso. Em estado regular |
| | | — | " | 16,80 | [illegible] | 2,35 | — | 143 | 120 | 120 | Aberta | Rio. | Encalhada perto da Ilha da Conceição. |
| | | — | " | 16,80 | 6,80 | 2,35 | — | 143 | 120 | 120 | Fechada | Rio | |
| | | — | " | 21,25 | 7,40 | 2,50 | — | 166 | 165 | 165 | " | Rio | |
| | | — | " | 21,20 | 6,50 | 2,50 | — | 166 | 165 | 165 | " | Rio | |
| | | — | " | 21,20 | 6,50 | 2,50 | — | 166 | 165 | 165 | " | Rio | |
| 40 | L. B. 9 | — | " | 17,45 | 6,10 | 2,00 | — | 123 | 100 | 100 | " | Rio. | |
| 41 | L. B. 10 | — | " | 23,10 | 7,35 | 2,55 | — | 236 | 220 | 220 | Aberta | Rio | Carvão. |
| 42 | L. B. 11 | — | Mad. | 19,10 | 6,00 | 2,20 | — | 130 | 70 | 80 | Fechada | Rio | |
| | | — | " | 23,30 | 5,10 | 1,40 | — | — | 100 | 100 | " | Recife | |
| | | — | " | 16,86 | 4,28 | 1,98 | — | — | 70 | 70 | " | Recife. | |
| | | — | " | 16,86 | 4,28 | 1,98 | — | — | 70 | 70 | " | Recife | |
| | | — | " | 24,00 | 5,10 | 1,90 | — | — | 120 | 120 | " | Recife | |
| | | — | — | 21,00 | 4,50 | 0,85 | 0,45 | — | 30 | 30 | " | Corumbá. | Entregue á C. Mi |
| | | — | Ferro | 19,80 | 7,26 | 2,07 | — | 162 | 120 | 120 | Aberta | Rio. | |
| | | 1916 | Aço | 33,00 | 6,71 | 1,52 | 0,91 | — | — | 210 | Fechada | Corumbá | |
| | | — | " | 19,56 | 4,80 | 2,40 | — | 114 | 80 | 80 | Aberta | Rio | |
| | | — | Mad | 19,40 | 5,30 | 2,04 | — | 135 | 72 | 72 | Fechada | Rio | Estiva |
| | | — | Aço | 37,30 | 8,00 | 8,00 | 2,40 | — | 258 | 450 | " | Rio Grande | Tem 1 caldeira |
| | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | 258 | 450 | " | Rio Grande | Tem 1 caldeira |
| | | — | " | 37,30 | 8,00 | 8,00 | 2,40 | — | [illegible] | [illegible] | " | Rio Grande. | Concertada em 1920 Em estado bom. |
| | | — | Mad | 21,70 | 7,00 | 1,90 | 1,50 | — | 67 | 120 | " | Rio | |
| | | — | Ferro | 23,10 | 7,35 | 2,55 | — | 236 | 220 | 220 | Aberta | Rio | |
| | | — | " | 19,56 | 4,80 | 2,40 | — | 114 | 80 | 80 | " | Rio | |
| | | — | Mad | 23,20 | 5,45 | 3,00 | — | 205 | 180 | 180 | Fechada | Rio | |
| | | — | Ferro | 19,56 | 4,80 | 2,40 | — | 114 | 80 | 80 | " | Rio | |
| | | — | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 220 | Aberta | Rio | |
| 65 | Xingu (ex-navio) | 1900 | Aço | 29,26 | 8,53 | [illegible] | [illegible] | | | | | | |
| 66 | Zeta | — | Ferro | 23,10 | 7,35 | 2,55 | — | | | | | | |

| Numero de ordem | Nom |
|---|---|
| 1 | Alpha . . |
| 2 | Amapola |
| 3 | Amazonia |
| 4 | Analia . |
| 5 | Apá . . |
| 6 | Asteno 1 |
| 7 | " 3 |
| 8 | " 4 |
| 9 | " 5 |
| 10 | " 6 |
| 11 | " 7 |
| 12 | " 8 |
| 13 | Bêta . . |
| 14 | Borôros . |
| 15 | Calmaria |
| 16 | Calor . . |
| 17 | Chuva . |
| 18 | Clotilde . |
| 19 | Cuyabá . |
| 20 | Dalia . . |
| 21 | Delta . . |
| 22 | Frio . . |
| 23 | Elsita . . |
| 24 | Gaivota . |
| 25 | Gaivota . |
| 26 | Gaúcho . |

## Avaliação dos navios allemães requisitados e utilisados em 1917
### (Navios incorporados á frota)

| NOME DOS NAVIOS | Tonelagem | Idade em 1914 | Custo | Valor em ouro | Valor em libras | Valor em libras em 1922 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Sierra Salvada | | | | | | |
| | 10 | 164 540 | 13 163 | 151 377 | | |
| | 20 | 91 120 | 36 448 | 54 672 | | |
| | | 93 200 | — | 23 115 | | 2 465 292,28 |
| Gertrudes Woerman | 1 | 195 830 | 7 833 | 187 997 | 5 505,60 | 41 556,72 |
| | 7 | 129 120 | 36 164 | 92 956 | 45 116,88 | 17 719,40 |
| Frieda Woerman | 8 | 129 200 | 41 536 | 87 664 | 22 311,84 | 142 870,12 |
| Gunther | 26 | 50 460 | | 50 250 | 21 180,00 | 70 654,16 |
| Coburg | 8 | 60 740 | 19 437 | 15 615 | 3 027,60 | 67 070,00 |
| | 6 | 135 100 | 32 400 | 41 300 | 9 912,72 | 9 587,40 |
| | | | | | 4 634,00 | 31 300,28 |
| 1 (veleiro) | | | | | | 727 218,16 |
| | | | | | | 1 806 468,92 |
| | 29 | — | — | — | | |
| Santos | 16 | — | — | — | | |
| Stadt Schlesswig | 12 | — | — | — | | |
| | | | | | | 137 655,80 |
| | | | | | | 14 474 113,64 |

NOTA — Foi adoptado o cambio de Dezembro de 1920 de 10 24/64 por 1$000 ou Rs. 2$312 por libra.
Neste quadro não constam os navios *Theresina* e *Uberaba* naufragados em 1919 e 1921.

[illegible] requisitados em 1917 e o *Palmares* entregue [illegible] 1920, augmentadas de 20%.

## Avaliação dos navios ex-allemães arrendados á França

| | NOMES DOS NAVIOS | | Tonelagem | Idade em 1914 | Custo | Valor em ouro | Valor em libras | Valor em libras em 1922 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Alegrete (*) | | | | | | | |
| | Alfenas | | | | | | | |
| | Araçaju (*) | | | | | | 306,88 | |
| | | | | — | 35 600 | 64 450 | | 959 535,24 |
| | | | | | | | | 6 84 457,57 |
| | | | | | | | | 817 163,19 |
| | | | | 2 | 164 700 | 5 400 | | 1 168 465,48 |
| | | | | 15 | 98 020 | 13 176 | | 1 447 576,41 |
| | | | | 5 | 47 720 | 57 612 | | 3 469 462,61 |
| | | | | 2 | 35 570 | 9 544 | | 829 417,52 |
| | Jacambu (*) | | | 7 | 45 700 | 2 840 | | |
| 12 | Curityba (*) | | | 5 | 47 480 | 5 484 | | 749 275,26 |
| 13 | Guaratuba (*) | Walburg | | 9 | 30 810 | 9 492 | | 928 914,91 |
| 14 | Iguassu (*) | Corrientes | | 20 | 11 192 | 11 192 | | 1 099 210,12 |
| 15 | Ingá (*) | Santa Rosa | | | | | | 451 479,24 |
| 16 | Itu | Etruria | | 14 | 44 370 | 24 847 | | 213 295,94 |
| 17 | Jaboatão (*) | Cap Roca | | 14 | 115 720 | 64 [illegible] | | 799 828,23 |
| 18 | Joazeiro (*) | Arnold Amsinck | | | | | | 447 012,94 |
| | | | | 7 | 42 300 | 11 [illegible] | | 165 832,92 |
| | | | | | | | | 746 135,14 |
| | | | | | | | | 1 [illegible] 620,14 |
| 21 | Mandu (*) | Posen | | | | | 11 031,44 | 98 2 [illegible] 674 |
| 22 | Parnahyba (*) | Alrach | | 1 | 65 600 | 2 628 | 7 [illegible] | 4 071 [illegible] |
| 23 | Pelotas (*) | Pontos | | | | | 7 657,36 | 1 443 [illegible] |
| 24 | Sahará (*) | Monte Penedo | | 14 | 57 [illegible] | 31 937 | [illegible] | 470 [illegible] |
| 25 | Santarém | Eisenach | | | | | 7 [illegible] | |
| 26 | Sobral | [illegible] | | 6 | 135 140 | [illegible] | 24 [illegible] | 777 [illegible] |
| | | | | | | | 6 [illegible] | 351 [illegible] |
| | | | | 9 | 50 900 | 18 336 | | 47 [illegible] |
| | | | | | | | 24 [illegible] | 747 [illegible] |
| | | | | | | 1 420 741 | | 32 530 [illegible] |

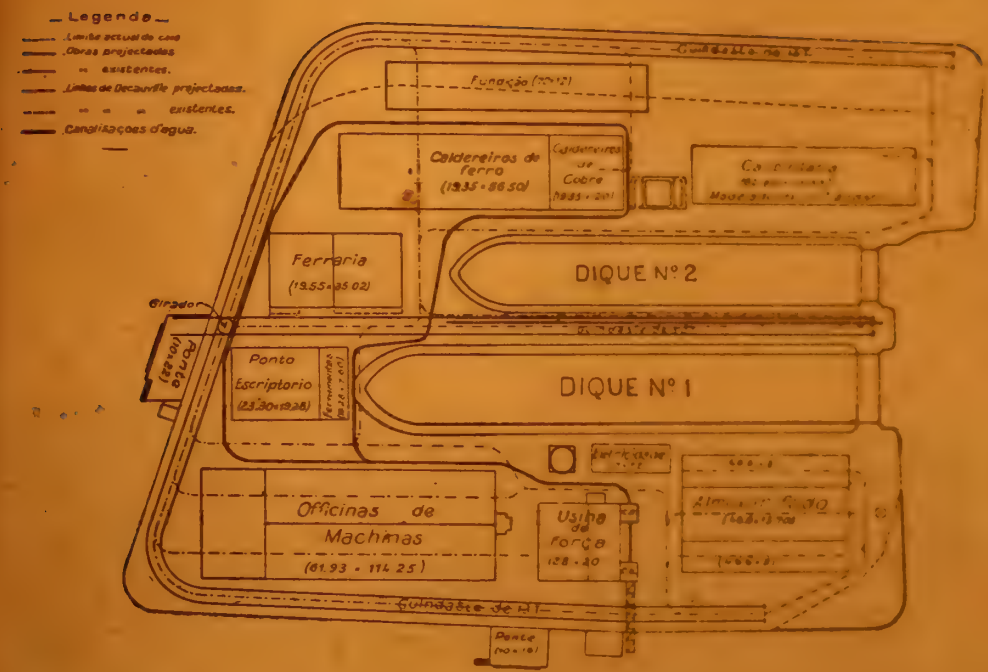
(*) Cargueiros.

NOTA — Deste quadro não consta o navio *Mineiro*, torpedeado quando em poder da França.
Foi adoptado o cambio medio do 1º trimestre de 1922 que foi de 7 15/64 ou Rs. 1$000 por libra.

(Vide pag. [illegible]).

# OFFICINAS DO LLOYD BRASILEIRO

Posição, na bahia do Guanabara, das ilhas de Mocanguê Pequeno e Conceição




Planta da ilha de Mocanguê Pequeno

Planta dos terrenos do Lloyd Brasileiro, na ilha da Conceição

LLOYD BRASILEIRO

Officinas do Lloyd Brasileiro na ilha de Mocanguê Pequeno vistas do lado sudoeste

# CONSIDERAÇÕES FINAES

Expostos, como fizémos, observando a ordem chronologica, os factos mais importantes que se deram no Lloyd Brasileiro, da sua fundação em 1890 á sua reforma de 1921, achamos que seria interessante tratar agora desses mesmos factos, classificando-os pelos assumptos, de modo a poder acompanhar e estudar, separadamente, com certo desenvolvimento as questões relativas á frota, ao material auxiliar, as officinas e aos diques, aos immoveis, ao trafego, ás linhas de cabotagem e internacionaes, aos fretes, ás subvenções, á organização administrativa, aos systemas de "contrôle", á legislação, etc., fazendo estudos, comparações, estatisticas, etc. para chegar a conclusões capazes de bem orientar o publico sobre o verdadeiro papel desempenhado pelo Lloyd, como instrumento de expansão economica e prestigio politico, e sobre o papel que, sob este ponto de vista, ainda póde vir a desempenhar; mas isso nos levaria além dos limites traçados para este trabalho.

Limitar-nos-hemos, no ponto em que chegamos, a expender algumas rapidas considerações sobre o desenvolvimento da frota, do material auxiliar, das officinas e diques e dos immoveis, e sobre o movimento geral do trafego e os resultados economicos obtidos.

## I — FROTA

### 188. — *Desenvolvimento da frota*

Para darmos uma idéa das diversas phases, pelas quaes passou a frota do Lloyd, organizamos o quadro "Desenvolvimento da frota de 1890 a 1920", em que são indicados os nomes dos navios, a sua edade, o anno em que foram adquiridos, a sua procedencia, a sua tonelagem, o seu preço de custo e, finalmente, o seu destino.

Examinando este quadro, vemos o augmento, anno por anno, do numero dos navios, da tonelagem e do preço dos mesmos e saberemos quaes os navios que tiveram baixa e quaes os ainda existentes.

O quadro é o que se encontra entre as paginas 590 e 591 deste trabalho.

### 189. — *Variações annuaes do numero e da tonelagem dos navios*

Com os dados do quadro "Desenvolvimento da Frota" preparamos o das "Variações annuaes do numero e da tonelagem dos navios" e um graphico correspondente

Este quadro e respectivo graphico dão logo a perceber as phases principaes do desenvolvimento da frota: phase de augmento, em 1891, phase de decadencia, de 1891 a 1905, phase constructiva do programma Buarque, de 1906 a 1910; phase de estagnação de 1910 a 1916; phase de augmento em 1917 e 1918; phase de diminuição de 1919 em deante.

Observando o graphico se vê que a linha representativa do numero dos navios não acompanha a linha indicadora da tonelagem dos mesmos. E' uma das qualidades recommendaveis dos graphicos chamar logo a attenção para os caracteristicos dos factos em estudo.

Em 1891 ha um grande augmento de navios e um augmento relativamente pequeno de tonelagem: é a compra dos pequenos navios da Paraense e da Bahiana. Em 1906 ha um augmento de navios e um ainda maior de tonelagem: é a incorporação á frota dos primeiros navios de mais de 3.000 toneladas do programma Buarque.

No quadro, de que nos occupamos, ha ainda columnas para as médias, anno por anno, da tonelagem dos navios entrados, sahidos e restantes.

Vê-se que a tonelagem média, inicialmente de 1.035 por navio, desce a menos de 800 durante os annos de 1891 a 1903, devido á presença dos vapores da Paranaense e Bahiana. Vendidos estes vapores, em 1906, a média volta a ser superior a 1.000, em 1905 e 1906.

Neste anno o Dr. Buarque de Macedo fel-a subir a 1.392, até attingir a 1.548 em 1910. A média fôra estacionaria nos annos de 1911 a 1916, para se elevar de novo com os ex-allemães.

Baseados nos mesmos dados do quadro "Desenvolvimento da Frota" estão os quadros "Variação annual do preço de custo da frota" e "Navios que tiveram baixa".

O quadro da variação annual do preço de custo da frota dispensa commentarios especiaes; é conveniente, porém, distinguir esse preço do preço real, que só póde ser dado pela avaliação.

No quadro foi incluida a importancia de 40.861:536$000 como preço de custo dos ex-allemães.

Este preço foi calculado, ao cambio de 16$000 por libra, sobre £ 2.553.846, que é o preço da avaliação feita pelo Dr. Buarque de Macedo, para o fim de ser liquidada a questão do pagamento á Allemanha dos ex-allemães, utilizados em 1917.

O quadro das baixas nos mostra que 11 navios foram retirados do trafego, 42 foram vendidos, 2 foram torpedeados e 18 naufragaram.

A indicação dos caracteristicos dos navios com baixa pareceu-nos indispensavel, para ter uma idéa exacta, immediata, da importancia dos navios retirados do trafego.

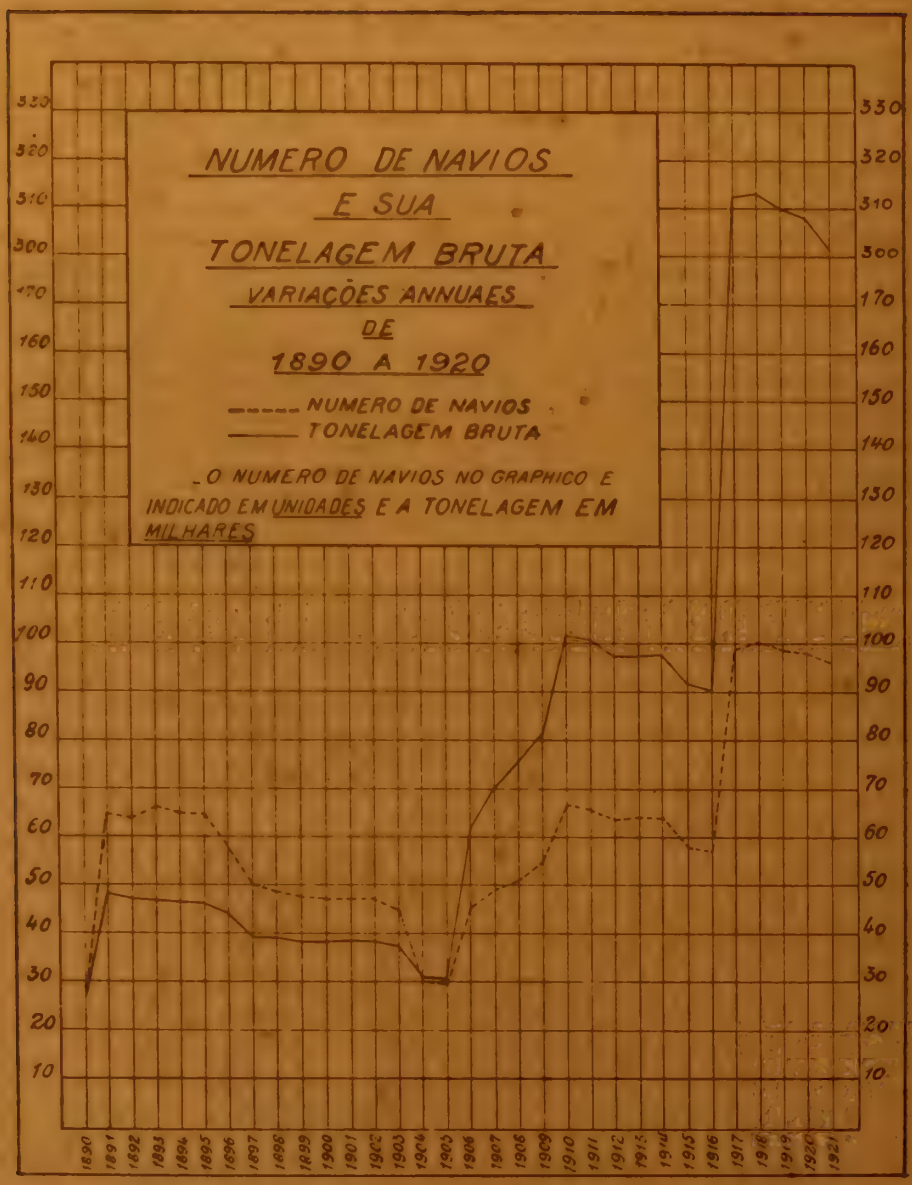
Os dados deste quadro mostram-nos que os naufragios se dão com vapores de pouca e de muita edade (o "Pelotas" era novo e o "Aymoré" tinha 37 annos de edade) como com vapores de pequena e grande tonelagem (o "Humaytá" tinha 297 toneladas e o "Uberaba" 6.062).

O quadro tem tambem a sua importancia pelo contingente que póde trazer á determinação do fundo de seguro, que o Lloyd não póde deixar de ter, visto que não recorre a nenhuma companhia para segurar as suas unidades maritimas .

# QUADRO DAS VARIAÇÕES ANNUAES DA QUANTIDADE E TONELAGEM DOS NAVIOS

| Anno | Quantidade | | | Tonelagem bruta | | | Tonelagem media | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Entradas | Sahidas | Restantes | Navios entrados | Navios sahidos | Navios restantes | Navio entrado | Navio sahido | Navio restante |
| 1890 | 27 | — | 27 | 27.947 | — | 27.947 | 1.035 | — | 1.035 |
| 1891 | 39 | 1 | 65 | 21.996 | 1.654 | 48.289 | 564 | 1.654 | 743 |
| 1892 | — | 1 | 64 | — | 1.059 | 47.230 | — | 1.059 | 738 |
| 1893 | 3 | 1 | 66 | 925 | 1.192 | 46.963 | 308 | 1.192 | 711 |
| 1894 | — | 1 | 65 | — | 287 | 46.676 | — | 287 | 718 |
| 1895 | 1 | 1 | 65 | 330 | 419 | 46.587 | 330 | 419 | 701 |
| 1896 | 1 | 8 | 58 | 780 | 3.219 | 44.148 | 780 | 97 | 761 |
| 1897 | — | 8 | 50 | — | 4.594 | 39.554 | — | 561 | 775 |
| 1898 | — | 1 | 49 | — | 17 | 39.537 | — | 17 | 790 |
| 1899 | — | 2 | 47 | — | 1.379 | 38.158 | — | 689 | 795 |
| 1900 | — | — | 47 | — | — | 38.158 | — | — | 795 |
| 1901 | — | — | 47 | — | — | 38.158 | — | — | 795 |
| 1902 | — | — | 47 | — | — | 38.158 | — | — | 795 |
| 1903 | — | 2 | 45 | — | 1.400 | 37.758 | — | 200 | 839 |
| 1904 | 1 | 16 | 30 | 304 | 6.209 | 31.853 | 304 | 411 | 1.061 |
| 1905 | — | 1 | 29 | — | 1.490 | 30.363 | — | 1.490 | 1.047 |
| 1906 | 16 | — | 45 | 32.302 | — | 62.665 | 2.019 | — | 1.392 |
| 1907 | 10 | 6 | 49 | 12.564 | 5.933 | 69.296 | 1.256 | 988 | 1.414 |
| 1908 | 3 | 1 | 51 | 6.931 | 400 | 75.827 | 2.310 | 400 | 1.487 |
| 1909 | 4 | — | 55 | 6.078 | — | 81.905 | 1.519 | — | 1.489 |
| 1910 | 12 | — | 67 | 20.654 | — | 102.259 | 1.721 | — | 1.526 |
| 1911 | — | 1 | 66 | — | 335 | 102.224 | — | 335 | 1.548 |
| 1912 | 1 | 3 | 64 | 50 | 3735 | 98.539 | 50 | 1.241 | 1.539 |
| 1913 | — | — | 64 | — | — | 98.539 | — | — | 1.539 |
| 1914 | — | — | 64 | — | — | 98.539 | — | — | 1.539 |
| 1915 | — | 6 | 58 | — | 5.672 | 92.867 | — | 945 | 1.600 |
| 1916 | 6 | 7 | 57 | 3.683 | 6.106 | 90.440 | 614 | 872 | 1.586 |
| 1917 | 45 | 3 | 99 | 235.271 | 13.059 | 312.656 | 5.228 | 4.353 | 3.158 |
| 1918 | 1 | — | 100 | 802 | — | 313.458 | 802 | | 3.135 |
| 1919 | — | 1 | 99 | — | 3.034 | 310.424 | — | 3.034 | 3.135 |
| 1920 | — | 1 | 98 | — | 665 | 309.759 | — | 665 | 3.160 |
| 1921 | — | 1 | 97 | — | 6.062 | 303.697 | — | 6.062 | 3.130 |
| | 170 | 73 | 97 | 370.617 | 66.920 | 303.697 | | | |

NOTA — Estão incluidos neste quadro os 28 navios arrendados á França.


NUMERO DE NAVIOS
E SUA
TONELAGEM BRUTA
VARIAÇÕES ANNUAES
DE
1890 A 1920
----- NUMERO DE NAVIOS
——— TONELAGEM BRUTA
O NUMERO DE NAVIOS NO GRAPHICO E INDICADO EM UNIDADES E A TONELAGEM EM MILHARES
330
320
310
300
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
1890
1891
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917
1918
1919
1920
1921

## VARIAÇÃO ANNUAL DO PREÇO DE CUSTO DA FROTA

| Annos | PREÇO DE CUSTO Navios entrados | Navios sahidos | Navios restantes |
|---|---|---|---|
| 1890 | 8.104:852$080 | — | 8.104:852$080 |
| 1891 | 7.962:340$000 | 520:000$000 | 15.547:192$080 |
| 1892 | — | 597:500$000 | 14.949:692$080 |
| 1893 | 120:000$000 | 223:792$940 | 14.845:899$140 |
| 1894 | — | 50:000$000 | 14:795:899$140 |
| 1895 | 30:000$000 | 209:500$000 | 14.616:399$140 |
| 1896 | 200:000$000 | 1.142:500$000 | 13.673:899$140 |
| 1897 | — | 1.766:518$800 | 11.907:380$340 |
| 1898 | — | 8:500$000 | 11.898:880$340 |
| 1899 | — | 521:113$600 | 11.377:766$740 |
| 1900 | — | 6.430:282$360 | 4.947:484$380 |
| 1901 | — | — | 4.947:484$380 |
| 1902 | — | — | 4.947:484$380 |
| 1903 | — | 281:484380 | 4.666:000$000 |
| 1904 | 136:812$660 | 70:000$000 | 4.732:812$660 |
| 1905 | — | 320:000$000 | 4.412:812$660 |
| 1906 | 9.242:000$000 | — | 13.684:812$660 |
| 1907 | 6.080:000$000 | 600:000$000 | 19.134:812$660 |
| 1908 | 4.026:000$000 | 50:000$000 | 23.110:812$660 |
| 1909 | 2.391:000$000 | — | 25.501:812$660 |
| 1910 | 7.584:000$000 | — | 33.085:812$660 |
| 1911 | — | 40:000$000 | 33.045:812$660 |
| 1912 | 25:695$750 | 468:000$000 | 32.603:508$410 |
| 1913 | — | — | 32.603:508$410 |
| 1914 | — | — | 32.603:508$410 |
| 1915 | — | 2.144:000$000 | 30.459:508$410 |
| 1916 | 337:948$717 | 974:812$660 | 29.852:644$427 |
| 1917 | 40.861:536$000 | 2.500:176$000 | 68.224:004$467 |
| 1918 | 578:425$777 | — | 68.802:430$244 |
| 1919 | — | 621:376$000 | 68.181:054$244 |
| 1920 | — | 100:000$000 | 68.081:054$244 |
| 1921 | — | 1.707:056$000 | 66.373:998$244 |
| | 87:680:610$984 | 21.306:612$740 | 66.373:998$244 |

NOTA:

Anno de 1900 — A importancia de 6:430:282$360 corresponde ao prejuizo da venda dos navios em leilão.

# NAVIOS QUE TIVERAM BAIXA

| Anno da baixa | Encostados | Vendidos | Naufragados | Nome do navio e anno de sua construcção | | Tonelagem bruta | Dimensões | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Comprimento | Boca | Pontal |
| 1891 | — | — | 1 | Pelotas . . . . . | 1891 | 1.654 | 90.75 | 11.45 | 6.43 |
| 1892 | — | — | 2 | Rio Paraná . . . . | 1889 | 1.509 | 89.40 | 11.20 | 6.30 |
| 1893 | — | — | 3 | Rio Negro . . . . | 1881 | 1.192 | — | — | — |
| 1894 | — | — | 4 | Mathilde . . . . | 1868 | 287 | 46.40 | 7.00 | 3.00 |
| 1895 | 1 | — | — | Arapixi . . . . . | 1877 | 419 | 46.20 | 7.59 | 2.50 |
| 1896 | — | 1 | — | Pará (rodas) . . . | 1871 | 1.644 | 79.20 | 12.57 | 6.53 |
| 1896 | — | 2 | — | Araruama . . . . | 1875 | 216 | 44.18 | 6.93 | 2.97 |
| 1896 | — | 3 | — | S. João . . . . . | 1850 | — | — | — | — |
| 1896 | — | 4 | — | Trombetas . . . . | 1880 | 400 | 50.00 | 7.60 | 2.70 |
| 1896 | — | 5 | — | Xingú . . . . . | 1861 | 193 | 39.60 | 7.26 | 1.84 |
| 1896 | — | 6 | — | Bragança . . . . . | 1877 | 209 | 56.50 | 6.60 | 3.30 |
| 1896 | — | 7 | — | S. Domingos . . . | 1886 | 37 | 18.30 | 3.90 | 1.90 |
| 1896 | — | 8 | — | Amazonia . . . . | 1883 | 570 | 63.69 | 10.62 | 3.03 |
| 1897 | — | — | 5 | Vizeu . . . . . | 1881 | 357 | 53.22 | 8.34 | 3.33 |
| 1897 | — | 9 | — | Rio Grande . . . | 1875 | 1.435 | 82.50 | 10.23 | 6.27 |
| 1897 | — | 10 | — | Rio de Janeiro . . | 1875 | 1.435 | 82.50 | 10.23 | 6.27 |
| 1897 | — | 11 | — | Sergipe . . . . . | 1883 | 505 | 67.68 | 9.00 | 3.16 |
| 1897 | — | 12 | — | Marary . . . . . | 1879 | 216 | 38.94 | 8.58 | 1.65 |
| 1897 | — | 13 | — | Parintins . . . . | 1877 | 331 | 46.20 | 7.59 | 2.50 |
| 1897 | — | 14 | — | Mocões . . . . . | 1887 | 150 | 35.97 | 6.43 | 2.34 |
| 1897 | — | 15 | — | Mandarucús . . . . | 1883 | 165 | 39.76 | 6.60 | 2.37 |
| 1898 | — | 16 | — | Aurora . . . . . | 1886 | 17 | 13.00 | 3.00 | 1.80 |
| 1899 | — | — | 6 | Humaytá . . . . | 1878 | 297 | 56.59 | 7.12 | 2.57 |
| 1899 | — | — | 7 | Meteoro . . . . . | 1891 | 1.082 | 72.46 | 11.22 | 6.23 |
| 1903 | — | — | 8 | Guahy . . . . . | — | — | — | — | — |
| 1903 | — | — | 9 | Caravellas . . . . | 1881 | 400 | 66.00 | 8.11 | 3.13 |
| 1904 | — | 17 | — | Esperança . . . . | 1885 | 196 | 29.70 | 5.60 | 2.70 |
| 1904 | — | 18 | — | Fé . . . . . | 1885 | 196 | 29.70 | 5.60 | 2.70 |
| 1904 | — | 19 | — | Marquez de Caxias | 1864 | 631 | 74.58 | 7.72 | 4.29 |
| 1904 | — | 20 | — | Grão Pará . . . . | 1879 | 790 | 75.90 | 9.24 | 5.77 |
| 1904 | — | 21 | — | Marinha Visconde | 1879 | 558 | 66.90 | 7.35 | 5.28 |
| 1904 | — | 22 | — | S. Felix . . . . . | 1881 | 337 | 39.40 | 7.59 | 2.64 |
| 1904 | — | 23 | — | Valença . . . . . | 1862 | 261 | 44.55 | 6.60 | 2.80 |
| 1904 | — | 24 | — | Bôa Viagem . . . | 1862 | 153 | 33.00 | 5.94 | 2.64 |
| 1904 | — | 25 | — | S. Antonio . . . . | 1862 | 153 | 33.00 | 5.94 | 2.64 |
| 1904 | — | 26 | — | S. Francisco . . . | 1867 | 150 | 44.55 | 6.10 | 2.64 |
| 1904 | — | 27 | — | Itaparica . . . . . | 1883 | 150 | 33.00 | 5.70 | 2.64 |
| 1904 | — | 28 | — | Nazareth . . . . . | 1880 | 150 | 33.00 | 6.60 | 2.32 |
| 1904 | — | 29 | — | Manoel Victorino | 1895 | 330 | 42.40 | 7.27 | 2.80 |
| 1904 | — | 30 | — | C°. Dantas . . . . | 1893 | 234 | 41.16 | 6.72 | — |
| 1904 | — | 31 | — | Rio Pardo . . . . | 1883 | 1.029 | 89.40 | 11.20 | 6.30 |
| 1904 | — | 32 | — | Laguna . . . . . | 1888 | 411 | 51.00 | 7.30 | — |
| 1905 | — | — | 10 | Porto Alegre . . . | 1889 | 1.490 | 87.61 | 11.25 | 5.87 |

| Anno da baixa | Encostados | Vendidos | Naufragados | Nome do navio e anno de sua construcção | | Tonelagem bruta | Dimensões | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Comprimento | Boca | Pontal |
| 1907 | — | 33 | — | Santos . . . . . | 1891 | 1.654 | 90.75 | 11.45 | 6.43 |
| 1907 | — | 34 | — | Cte. Alvim . . . . | 1890 | 448 | 46.80 | 7.10 | — |
| 1907 | 2 | — | — | Pernambuco . . . | 1875 | 1.736 | 83.26 | 12.57 | 6.63 |
| 1907 | 3 | — | — | Espirito Santo . . | 1875 | 1.737 | 82.83 | 12.60 | 6.60 |
| 1907 | 4 | — | — | Rio Verde . . . . | 1881 | — | 29.70 | 6.60 | 0.90 |
| 1907 | 5 | — | — | Rapido . . . . . | 1878 | 350 | 66.00 | 7.92 | 2.80 |
| 1908 | — | — | 11 | Estrella . . . . . | 1887 | 400 | 57.75 | 8.25 | 3.43 |
| 1911 | — | — | 12 | Itapemirim . . . . | 1891 | 355 | 51.21 | 9.96 | 1.98 |
| 1912 | — | — | 13 | Grão Pará . . . . | 1888 | 1.565 | 76.20 | 10.67 | 5.49 |
| 1912 | — | 35 | — | Victoria . . . . . | 1882 | 551 | 63.69 | 8.78 | 3.82 |
| 1912 | — | — | 14 | Fagundes Varella . | 1889 | 1.619 | 74.79 | 10.97 | 6.71 |
| 1915 | — | — | 15 | Orion . . . . . | 1905 | 1.886 | 81.99 | 11.52 | 5.94 |
| 1915 | 6 | — | — | Alagôas . . . . . | 1888 | 1.898 | 91.08 | 12.01 | 6.63 |
| 1915 | 7 | — | — | Xingú . . . . . | 1908 | 185 | 29.72 | 8.53 | 1.45 |
| 1915 | 8 | — | — | Apá . . . . . | 1908 | 185 | 29.72 | 8.53 | 1.45 |
| 1915 | 9 | — | — | Marajó . . . . . | 1877 | 1.227 | 70.22 | 9.48 | 5.97 |
| 1915 | 10 | — | — | Colombo . . . . | 1876 | 450 | 36.60 | 7.32 | 2.44 |
| 1916 | — | 36 | — | Industrial . . . . | 1891 | 319 | 45.00 | — | — |
| 1916 | — | 37 | — | Oceano . . . . . | 1892 | 1.121 | 74.80 | 9.06 | — |
| 1916 | — | 38 | — | Unitas . . . . . | 1891 | 1.121 | 79.80 | 10.80 | 6.50 |
| 1916 | — | 39 | — | Ypiranga . . . . | 1893 | 1.121 | 73.00 | 9.50 | 4.72 |
| 1916 | — | 40 | — | Planeta . . . . . | 1890 | 1.400 | 86.13 | 11.16 | 6.07 |
| 1916 | — | 41 | — | Esperança . . . . | 1892 | 720 | 52.06 | 10.06 | — |
| 1916 | — | 42 | — | Matto Grosso . . | 1869 | 304 | 48.77 | 5.79 | 2.74 |
| 1917 | 11 | — | * | Palmares (*) . . | 1912 | 5.227 | 111.19 | 15.51 | 9.20 |
| 1917 | — | — | 16 | Acary . . . . . | 1905 | 4.275 | — | — | — |
| 1917 | — | — | 17 | Macau . . . . . | 1912 | 3.557 | — | — | — |
| 1918 | — | — | 18 | Therezina . . . . | 1905 | 3.034 | 97.23 | 13.71 | 6.76 |
| 1920 | — | — | 19 | Aymoré . . . . . | 1883 | 665 | 66.16 | 9.30 | 3.99 |
| 1921 | — | — | 20 | Uberaba . . . . . | 1911 | 6.062 | 118.81 | 15.94 | 8.19 |
| | 11 | 42 | 20 | | | | | | |

(*) Entregue ao Ministerio da Marinha.

Fallando da frota não é fóra de proposito fazer referencia aos typos dos navios e á sua homogeneidade.

Antes de 1906, logo no principio do Lloyd, o typo de navio que se tinha formado para a linha norte, era o "Brasil" de 2.002 toneladas; na linha do sul chegou-se ao "Santos" de 1.654 toneladas.

Do mappa "Desenvolvimento da frota" vê-se isto com muita clareza. E' sufficiente prestar attenção ás edades dos navios e á sua crescente tonelagem.

Vejamos.

*Linha do Norte* (Companhia Brasileira)

| Annos | Vapores | Tonelagem | Comprimento |
|---|---|---|---|
| 1875 | Pernambuco..... | 1.736 | 83m.26 |
| | Espirito Santo..... | 1.737 | 82m.23 |
| 1888 | Maranhão..... | 1.916 | 91m.08 |
| | Alagôas..... | 1.989 | 91m.08 |
| 1890 | Brasil..... | 2.002 | 93m.00 |

O comprimento dos navios augmentou, assim como a sua tonelagem.

O "Brasil" serviu depois de modelo para o "Olinda" (actual "João Alfredo") e para o "S. Salvador", ambos de 2.020 toneladas e 93m.00 de comprimento.

*Linha do Sul* (Companhia Nacional)

| *Annos* | *Vapores* | *Tonelagem* | *Comprimento* |
|---|---|---|---|
| 1875 | Rio Grande ..... | 1.435 | 82m.50 |
| | Rio de Janeiro ..... | 1.435 | 82m.50 |
| 1883 | Rio Paraná ..... | 1.509 | 89m.40 |
| | Rio Pardo ..... | 1.509 | 89m.40 |
| 1889 | Porto Alegre ..... | 1.490 | — |
| | Florianopolis ..... | 1.495 | -- |
| 1891 | Pelotas ..... | 1.654 | 90m.75 |
| | Santos ..... | 1.654 | 90m.75 |

Depois da passagem do Lloyd pela Empreza de Obras Publicas no Brasil não se pensou na construcção de novos vapores. Não havia dinheiro e as cousas peioraram tanto que a fallencia não pôde ser evitada.

Coube, mais tarde, em 1906, ao Dr. Buarque mandar construir novos vapores, com que, só no primeiro anno, dobrou a tonelagem existente.

Os antigos vapores do Lloyd eram mixtos e o Dr. Buarque de Macedo pensou que era necessario termos vapores *mixtos* e termos vapores *cargueiros*.

Como vapores mixtos mandou construir o grupo de vapores "Ceará", "Bahia" e "Pará", respectivamente, de 3.324, 3.351 e 3.401 toneladas brutas e depois o outro grupo: "Minas Geraes", "S. Paulo" e "Rio de Janeiro", de 3.540, 3.583 e 3.583 toneladas brutas.

O "Rio de Janeiro" ficou sendo o navio typo de alto mar para passageiros e cargas

Como cargueiros mandou construir as chatas "Cubatão", "Ibiapaba" e "Borborema", respectivamente, de 1.808, 1.810 e 1.811 toneladas brutas e em seguida as outras: "Bocaina", "Mantiqueira", "Pyrineus", respectivamente, de 1.695, 1.696 e 1.696 toneladas brutas.

Para a navegação fluvial foram encommendados os navios mixtos "Javary", "Almirante Jaceguay", "Apa" e "Xingú", os dois primeiros para trafegar de Montevidéo a Corumbá e os dois ultimos para navegar entre Corumbá e Cuyabá.

Infelizmente nenhum desses navios deu bons resultados; o "Javary" e o "Almirante Jaceguay" tiveram de ser retirados daquella linha e o "Apa" e o "Xingú" foram transformados em chatas.

Para a linha de Matto Grosso foram encommendados tambem vapores mixtos de typo especial: as chatas a vapor "Caceres", "Murtinho" e "Miranda", que têm prestado reaes serviços á navegação.

Quanto á homogeneidade da frota, basta pensar na diversidade da tonelagem dos navios para se comprehender, desde logo, quanta falta ella faz, encarecendo o custeio e difficultando o serviço em muitos casos.

Podemos, porém, dividir os navios do Lloyd nos seguintes grupos, que apresentam identicos caracteristicos:

*Phase anterior a 1906:*

"Maranhão" e "Alagoas" — "Brasil", "Olinda" e "S. Salvador" — "Ladario" e "Diamantino" — "Rio Verde" e "Nioac" — "Iris" e "Satellite".

*Phase posterior a 1906:*

"Purús e "Tapajóz" — "Goyaz" e "Sergipe" — "Servulo", "Sirio" e "Ruy" — "Ceará", "Pará" e "Bahia" — "Rio de Janeiro", "Minas Geraes" e "S. Paulo" — "Caceres", "Miranda" e "Murtinho" — "Cubatão", "Ibiapaba" e "Borborema" — "Mantiqueira", "Pyrineus" e "Bocaina" — "Javary" e "Almirante Jaceguay".

## II — EMBARCAÇÕES AUXILIARES

Não nos foi possivel obter informações a respeito dos augmentos e das baixas, que se deram no material fluctuante auxiliar de 1890 a 1913.

Limitar-nos-emos, por isso, a dar a relação desse material, e istente em 1913, quando o Lloyd foi incorporado ao Patrimonio Nacional, e as acquisições posteriores.

O quadro que organizámos para esse fim é o que apparece na pagina seguinte.

# DESENVOLVIMENTO DAS EMBARCAÇÕES AUXILIARES DE 1913 A 1920

| N. de ordem | Nomes | Data e logar da compra | | | | Vendedores |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Dia | Mez | Anno | Logar | |
| | **REBOCADORES** | | | | | |
| | *Em* 1913 | | | | | |
| 1 | Guanabara | | | 1891 | Rio | Companhia Bahiana |
| 2 | Eolo . . . . . | | ° | 1896 | Rio | Cory Brothers |
| 3 | Vulcano . . . . . | | ° | 1896 | Rio | " " |
| 4 | Edgard (*) . . . . . | 19 | 12° | 1908 | Recife | A. B. Lyra & C. |
| 5 | Pelotas . . . . . | 22 | 10° | 1909 | Rio Grande | Augusto Leivas & C. |
| 6 | Periquito . . . . . | | 10° | 1909 | Rio Grande | " " " |
| | *Depois de* 1913 | | | | | |
| 7 | Ypiranga . . . . . | 13 | 10° | 1915 | Belém | Fonseca & C. |
| 8 | Sabino Barroso (ex-Corvo | 2 | 2° | 1916 | Rio | C. H. Walker & C. |
| 9 | Cte. Belham (ex-Servalo e ex-Phoca) . . . . . | 5 | 2° | 1916 | Rio | " " " |
| 10 | Cte. Capella (ex-Bermuda) | 1 | 12° | 1916 | Rio | " " " |
| 11 | Alm. Mouchez . . . . . | 7 | 1° | 1918 | Rio Grande | Cie. Française du Port |
| 12 | Gen. Ozorio . . . . . | 7 | 1° | 1918 | Rio Grande | " " " |
| 13 | Paranaguá . . . . . | 5 | 2° | 1918 | Rio Grande | Cia. E. F. S. Paulo-R. Grande |
| | **LANCHAS A VAPOR** | | | | | |
| | *Em* 1913 | | | | | |
| 1 | Cruzeiro . . . . . | 15 | 4° | 1890 | Rio | |
| 2 | Lucy . . . . . | 15 | 4° | 1890 | Rio | Cia. Progresso Marítimo |
| 3 | Paraibuna . . . . . | | | 1896 | Rio | " " " |
| 4 | Ondina . . . . . | | | 1892 | Rio | " " " |

(*Continuação*)

| N. de ordem | Nomes | Data e logar da compra | | | | Vendedores |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Dia | Mez | Anno | Logar | |
| 5 | Feiticeira . . . . . | | | | | Cia. Progresso Maritimo |
| 6 | Esperança . . . . . | 3 | 9° | 1910 | Rio | Cia. Esperança Maritima |
| 7 | Marechal Bittencourt . . . | 1 | 12° | 1911 | Rio | João Camuyrano & C. |
| 8 | Amy (*) . . . . . | 30 | 1° | 1908 | Rio | Dr. Adolpho Teixeira |
| | *Depois de* 1913 | | | | | |
| 9 | Uyara . . . . . | 13 | 10° | 1915 | Belém | Fonseca & C. |
| 10 | Veloz . . . . . | 13 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 11 | Dr. Calvete (ex-Luiza) . | 4 | 5° | 1917 | Rio | Antonio Augusto Cesar |
| 12 | Icarahy (ex-Rio Lima) . . | 24 | 9° | 1917 | Rio | Francisco Alonso & C. |
| 13 | Odilon Garcia (ex-Julieta) . | 28 | 3° | 1917 | Rio | Seraphim Pereira & Cia. |
| 14 | Joa. Lordello (ex-Margarida | 4 | 5° | 1917 | Rio . | M. S. Lino |
| 15 | Tavares de Lyra . . . . . | | | | Rio | |
| 16 | Maria Thereza . . . . . | | | | Rio | João Joaquim do Valle |
| 17 | Curvello . . . . . | | | | Rio | Do vapor Curvello |
| 18 | Macapá . . . . . | | | | Rio | Do vapor Macapá |
| 19 | Reserva Naval . . . . . | | | | Rio | Vedeta de ex-allemão |
| | LANCHAS A GAZOLINA | | | | | |
| | *Em* 1913 | | | | | |
| 1 | Conceição . . . . . | | | | Rio | |
| 2 | Gazolina . . . . . | | | | Rio | |
| 3 | Leopoldo Bulhões (1) . . . | 23 | 12° | 1905 | Rio | Behered Schmidt |
| 4 | Mocanguê . . . . . | | | | Rio | |

(*Continuação*)

| N. de ordem | Nomes | Data e logar da compra | | | | Vendedores |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Dia | Mez | Anno | Logar | |
| | *Depois de* 1913 | | | | | |
| 5 | Vicente Pinheiro (ex-15 de Novembro) . . . . . | 31 | 8º | 1916 | Rio | Officinas |
| 6 | Javary . . . . . | 4 | 12º | 1916 | Rio | Mel. Apollinario |
| 7 | Carvalho Moreira (Wicker) | | | | Rio | Casemiro Alberto da Costa |
| 8 | Cte. Almeida . . . . . | | | | Rio | |
| 9 | Diamantina . . . . . | | | | Rio | Officinas |
| 10 | Oyapock . . . . . | | | 1917 | Rio | |
| 11 | S. José . . . . . | | | | Rio | |
| 12 | S. Salvador . . . . . | | | | Rio | Officinas |
| 13 | Ypiranga . . . . . | | | | Rio | Officinas |
| 14 | Dr. Osorio . . . . . | | | | Rio | Officinas |
| 15 | Rio de Janeiro . . . . . | | | 1915 | Rio | " |
| | BARCAS D'AGUA | | | | | |
| | *Em* 1913 | | | | | |
| 1 | Gomes de Mattos . . . . . | | | | Rio | Cia. Progresso Maritimo |
| 2 | Officinas . . . . . | | | 1911 | Rio | Officinas |
| | *Depois de* 1913 | | | | | |
| 3 | Maria . . . . . | 14 | 2º | 1916 | Rio | C. H. Walker & C. |
| 4 | Caxias . . . . . | | | 1917 | Rio | Do vapor "Caxias" |

(*Continuação*)

| N. de ordem | Nomes | Data e logar da compra | | | | Vendedores |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Dia | Mez | Anno | Logar | |
| | BARCA DE DESINFECÇÃO | | | | | |
| | *Em* 1913 | | | | | |
| 1 | Oswaldo Cruz . . . . . | | | | Rio | |
| | PONTÕES | | | | | |
| | *Em* 1913 | | | | | |
| 1 | Brunette (inutilisado) . . . | 27 | 12° | 1911 | Laguna | Tab. Leonardo Campos Junior |
| 2 | Blumenau (ex-S. Manoel | 9 | 9° | 1910 | Rio | Cia. Esperança Maritima |
| 3 | Corumbá . . . . . | | | 1903 | Rio | |
| 4 | Cte. Pessôa (ex-Anniello) | 4 | 3° | 1912 | Montevidéo | Escriptura no Consulado da Italia |
| 5 | Pernambuco . . . . . | | | 1907 | Rio | Antigo vapor |
| 6 | Espirito Santo . . . . . | | | 1907 | Rio | " " |
| 7 | Cte. Freitas (*) . . . . . | | | | Belém | Antigo transporte de guerra |
| | *Depois de* 1913 | | | | | |
| 8 | City of Quebec . . . . . | 13 | 10° | 1915 | Belém | Fonseca & C. |
| 9 | Lock-Trool . . . . . | 13 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 10 | Marajó . . . . . | | | 1916 | Rio | Antigo vapor |
| | CHATAS | | | | | |
| | *Em* 1913 | | | | | |
| 1 | Alpha (f) . . . . . | | | | Rio | |
| 2 | Aquidaban (*) . . . . . | 13 | 6° | 1906 | Assumpção | Alfredo F. da Costa |
| 3 | Bororós (f) . . . . . | | | 1911 | Rio | Officinas |

(*Continuação*)

| N. de ordem | Nomes | Data e logar da compra | | | | Vendedores |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Dia | Mez | Anno | Logar | |
| 4 | Calmaria (f) . . . . . | | | | Rio | " |
| 5 | Calor (f) . . . . . | | | | Rio | " |
| 6 | Chuva (f) . . . . . | | | | Rio | " |
| 7 | Clotilde (m) . . . . . | | | | Rio Grande | |
| 8 | Celeste (*) . . . . . | 16 | 6° | 1906 | Assumpção | Alfredo F. da Costa |
| 9 | Frio (f) . . . . . | | | | Rio | Officinas |
| 10 | Gaivota (m) . . . . . | 22 | 10° | 1909 | Rio Grande | Augusto Leivas & C. |
| 11 | Gaivota (m) . . . . . | | | | Rio | |
| 12 | Gaucho (m) . . . . . | | | | Rio | |
| 13 | Guatoz (f) . . . . . | | | 1911 | Rio | Officinas |
| 14 | Itapeva (f) . . . . . | | | | Corumbá | |
| 15 | L. B. — 1 (f) . . . . . | | | | Rio | |
| 16 | L. B. — 2 (f) . . . . . | | | | Rio | |
| 17 | L. B. — 3 (f) . . . . . | | | | Rio | |
| 18 | L. B. — 4 (f) . . . . . | | | | Rio | |
| 19 | L. B. — 5 (f) . . . . . | | | | Rio | |
| 20 | L. B. — 6 (f) . . . . . | | | | Rio | |
| 21 | L. B. — 8 (f) . . . . . | | | | Rio | |
| 22 | L. B. — 8 (f) . . . . . | | | | Rio | |
| 23 | L. M. — 9 (f) . . . . . | | | | Rio | |
| 24 | L. B. — 10 (f) . . . . . | | | | Rio | |
| 25 | L. B. — 11 (f) . . . . . | | | | Rio | |
| 26 | Lloyd . . . . . | | | | Rio | |
| 27 | Lloyd — 1 (m) . . . . . | 9 | 12° | 1908 | Recife | A. B. Lyra & C. |

(*Continuação*)

| N. de ordem | Nomes | Data e logar da compra | | | | Vendedores |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Dia | Mez | Anno | Logar | |
| 28 | Lloyd — 2 (m) . . . . . | 9 | 12° | 1908 | Recife | " " " |
| 29 | Lloyd — 3 (m) . . . . . | 9 | 12° | 1908 | Recife | " " " |
| 30 | Lloyd — 4 (m) — (*) . . | 9 | 12° | 1908 | Recife | " " " |
| 31 | Lloyd — 5 (m) . . . . . | 9 | 12° | 1908 | Recife | " " " |
| 32 | Melgaço . . . . . | | | | Corumbá | " " " |
| 33 | Maior (*) . . . . . | 16 | 12° | 1906 | Assumpção | Alfredo F. da Costa |
| 34 | Milka (*) . . . . . | | 6° | | Rio Grande | |
| 35 | Omega (f) . . . . . | | | | Rio | Brasilian Coal |
| 36 | Parecys (f) . . . . . | | | 1911 | Rio | Officinas |
| 37 | Piroga (*) . . . . . | 22 | 10° | 1909 | Rio Grande | Augusto Leivas & C. |
| 38 | Pitta . . . . . | 22 | 10° | 1909 | Rio Grande | " " " |
| 39 | Poconé (f) . . . . . | | | | Corumbá | |
| 40 | Raio (f) . . . . . | | | | Rio | |
| 41 | Tamba . . . . . | | | | Rio | |
| 42 | Salto Guahyra (f) — (*) | 13 | 6° | 1906 | Assumpção | Alfredo F. da Costa |
| 43 | Tempestade (m) . . . . . | | | | Rio Grande | |
| 44 | Trovoada (f) . . . . . | | | | Rio | |
| 45 | Ventania (f) . . . . . | | | | Rio | |
| | *Depois de* 1913 | | | | | |
| 46 | Heta (f) . . . . . | 9 | 12° | 1913 | Rio | Brasilian Coal |
| 47 | Ypsylon (f) . . . . . | 10 | 11° | 1913 | Rio | " " |
| 48 | Zeta (f) . . . . . | 10 | 11° | 1913 | Rio | " " " |
| 49 | Theta (f) . . . . . | 10 | 1° | 1914 | Rio | " " |
| 50 | Zigma (f) — (*) . . . . | 31 | 12° | 1914 | Rio | " " |

(*Continuação*)

| N. de ordem | Nomes | Data e logar da compra | | | | Vendedores |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Dia | Mez | Anno | Logar | |
| 51 | Lio (f) — (*) . . . . . | 10 | 7° | 1914 | Rio | Brasilian Coal |
| 52 | Analia (m) . . . . . | | " | 1916 | Rio | " " |
| 53 | Apa . . . . . | | | 1916 | Corumbá | Antigo vapor "Apa" |
| 54 | Xingú . . . . . | | | 1916 | Corumbá | Antigo vapor "Xingú" |
| 55 | T — 1 (f) . . . . . | | | 1916 | Rio Grande | |
| 56 | T — 2 (f) . . . . . | | | 1916 | Rio Grande | |
| 57 | T — 3 (f) . . . . . | | | 1916 | Rio Grande | |
| 58 | T — 4 (f) . . . . . | | | 1916 | Rio Grande | |
| 59 | Asteno — 1 (f) . . . . . | 27 | 5° | 1916 | B. Ayres | Bromberg & C. |
| 60 | Asteno — 2 (mant.) — (*) | 27 | 5° | 1916 | B. Ayres | " " |
| 61 | Asteno — 5 (f) . . . . . | 27 | 5° | 1916 | B. Ayres | " " |
| 62 | Asteno — 6 (mant.) — (*) | 27 | 5° | 1916 | B. Ayres | " " |
| 63 | Asteno — 7 (f) . . . . . | 15 | 6° | 1916 | B. Ayres | " " |
| 64 | Asteno — 8 (f) . . . . . | 15 | 6° | 1916 | B. Ayres | " " |
| 65 | Amazonas (f) . . . . . | 23 | 9° | 1916 | Uruguayana | Barbarás Filho |
| 66 | Ceará (f) . . . . . | 23 | 9° | 1916 | Uruguayana | " " |
| 67 | Paraná (f) . . . . . | 23 | 9° | 1916 | Uruguayana | " " |
| 68 | Amapala (f) . . . . . | 23 | 11° | 1916 | B. Ayres | Juan Pedretti |
| 69 | [illegible] (f) . . . . . | 23 | 11° | 1916 | B. Ayres | " " |
| 70 | [illegible] (f) . . . . . | 21 | 5° | 1917 | B. Ayres | Otto Niebuhr |
| 71 | [illegible] (f) . . . . . | 21 | 5° | 1917 | B. Ayres | " " |
| 72 | [illegible] — 3 (f) . . . . . | 18 | 4° | 1917 | B. Ayres | Guilherme Wolters |
| 73 | [illegible] — 4 (f) . . . . . | 18 | 4° | 1917 | B. Ayres | " " |
| 74 | [illegible] (m) | 10 | 10° | 1917 | Rio | José Borges Leal |

(*Continuação*)

| N. de ordem | Nomes | Data e logar da compra | | | | Vendedores |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Dia | Mez | Anno | Logar | |
| | ALVARENGAS *Depois de* 1913 | | | | | |
| 1 | Activa . . . . . | 13 | 10° | 1915 | Belém | Fonseca & C. |
| 2 | Bragantina (n-f) — (*) . | 30 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 3 | Carlito (n-f) — (*) . . . | 30 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 4 | Jaboty (n-f) — (*) . . . | 30 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 5 | Jacamin . . . . . | 30 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 6 | Jacaré . . . . . | 30 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 7 | Jararaca . . . . . | 30 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 8 | Leão . . . . . | 30 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 9 | Lobo . . . . . | 30 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 10 | Manáos (n-f) — (*) . . . | 30 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 11 | Mario (n-f) — (*) . . . | 30 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 12 | Nantes . . . . . | 30 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 13 | Neptuno (n-f) — (*) . . | 30 | 10° | 1915 | Belém | Fonseca & C. |
| 14 | Pará (n-f) — (*) . . . . | 30 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 15 | Paris (imprestavel) . . . . | 30 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 16 | Portador . . . . . | 30 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 17 | Yankee (*) . . . . . | 13 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 18 | Galafura (*) . . . . . | 13 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 19 | Tigre (*) . . . . . | 13 | 10° | 1915 | Belém | " " |
| 20 | La Paz . . . . . | 25 | 5° | 1916 | Belém | Rodolpho Bahia |
| 21 | Potosi . . . . . | 25 | 5° | 1916 | Belém | " " |
| 22 | Trinidad . . . . . | 25 | 5° | 1916 | Belém | " " |

(*Continuação*)

| N. de ordem | Nomes | Data e logar da compra | | | | Vendedores |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Dia | Mez | Anno | Logar | |
| | *LANCHÕES* | | | | | |
| | *Em* 1913 | | | | | |
| 1 | Isabel (*) . . . . . | 15 | 1° | 1908 | Florianop. | Mathias da Silva |
| 2 | Desterro (*) . . . . . | 15 | 1° | 1908 | Florianop. | " " " |
| 3 | Guilhermina . . . . . | 15 | 1° | 1908 | Florianop. | " " " |
| 4 | Sete de Setembro (*) . . | 15 | 1° | 1908 | Florianop. | " " " |
| 5 | Clementina . . . . . | 15 | 1° | 1908 | Florianop. | Iconomo Agapito |
| 6 | Brasil . . . . . | 15 | 1° | 1908 | Florianop. | " " |
| 7 | Clemente 2° (*) . . . . . | 15 | 1° | 1908 | Florianop. | " " |
| 8 | Clarita . . . . . | 15 | 1° | 1908 | Florianop. | " " |
| 9 | S. João . . . . . | 15 | 1° | 1908 | Florianop. | " " |
| 10 | Feiticeira . . . . . | 15 | 1° | 1908 | Florianop. | " " |
| 11 | Cte. Souza . . . . . | 15 | 1° | 1908 | Florianop. | |
| 12 | Biguassú . . . . . | 15 | 1° | 1908 | Florianop. | |
| | *Depois de* 1913 | | | | | |
| 13 | Tullia . . . . . | 14 | 12° | 1915 | Florianop. | Seraphim J. João |
| | SAVEIROS | | | | | |
| | *Em* 1913 | | | | | |
| 1 | Carpinete . . . . . | 15 | 4° | 1890 | Rio | Cia. Progresso Maritimo |
| 2 | Gamboa . . . . . | 15 | 4° | 1890 | Rio | " " " |
| 3 | Justino . . . . . | 15 | 4° | 1890 | Rio | " " " |
| 4 | Orione . . . . . | 15 | 4° | 1890 | Rio | " " " |
| 5 | Raphael . . . . . | 15 | 4° | 1890 | Rio | " " " |

(*Continuação*)

| N. de ordem | Nomes | Data e logar da compra | | | | Vendedores |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Dia | Mez | Anno | Logar | |
| 6 | Tagus . . . . . | 15 | 4° | 1890 | Rio | Cia. Progresso Maritimo |
| 7 | Vicencia . . . . . | 15 | 4° | 1890 | Rio | " " " |
| 8 | S. Manoel . . . . . | 15 | 4° | 1890 | Cabo Frio | |
| 9 | Sem-Nome . . . . . | . | | | Guarapary | |
| 10 | Sem-Nome . . . . . | | | | Iguape | |
| 11 | Sem-Nome . . . . . | | | | Itajahy | |
| | CATRAIAS *Em* 1913 | | | | | |
| 1 | Colombina . . . . . | 15 | 4° | | Rio | Cia. Progreesso Maritimo |
| 2 | Jazida . . . . . | 15 | 4° | | Rio | " " " |
| 3 | Olga . . . . . | | | | Rio | |
| 4 | Saúde (Diques) . . . . . | | | | Rio | |
| 5 | Mortona (Diques) . . . . . | | | | Rio | |
| 6 | Bumba . . . . . | | | | Rio | Hargreaves |
| 7 | Cerração (*) . . . . . | | | | Rio | |
| 8 | Balão . . . . . | 1 | 2° | 1911 | Rio | João Camuyrano |
| 9 | Josué (1) . . . . . | | | | Rio | |
| 10 | Fernandina . . . . . | 31 | 5° | 1913 | Rio | M. L. Francisco Quadros |
| 11 | Thereza . . . . . | | | | Rio | |
| 12 | Isabel (*) . . . . . | | | | Rio | |
| 13 | Nictheroy . . . . . | | | | Rio | Officinas |
| 14 | Sem-Nome . . . . . | 12 | 12° | 1908 | Recife | A. B. Lyra & C. |

(*Continuação*)

| N. de ordem | Nomes | Data e logar da compra | | | | Vendedores |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Dia | Mez | Anno | Logar | |
| | *Depois de* 1913 | | | | | |
| 15 | Dois Irmãos | 28 | 3º | 1917 | Rio | Seraphim A. Ferreira & C. |
| 16 | D. Olympia | 28 | 3º | 1917 | Rio | " " " " |
| 17 | Georgeta | 28 | 3º | 1917 | Rio | " " " " |
| 18 | Magdalena | 28 | 3º | 1917 | Rio | " " " " |
| 19 | Rio Pardo | 28 | 3º | 1917 | Rio | " " " " |
| 20 | Sta. Clara | 28 | 3º | 1917 | Rio | " " " " |
| 21 | Sta. Helena | 28 | 3º | 1917 | Rio | " " " " |
| 22 | Sto. Ignacio | 28 | 3º | 1917 | Rio | " " " " |
| 23 | Tatá | 28 | 3º | 1917 | Rio | " " " " |
| 24 | Cte. Silva | | | | Rio | |
| 25 | N.º 3 (2) | | | | Rio | |
| 26 | Sereia | | | | Rio | |
| | LANCHAS A REMO | | | | | |
| | *Em* 1913 | | | | | |
| 1 | Diana (*) | | | | Rio | |
| 2 | Ceres (*) | | | | Rio | |
| 3 | Minerva (*) | | | | Rio | |
| 4 | Corsario | 22 | 10º | 1909 | Rio Grande | Augusto Leivas & C. |
| 5 | Itapemirim (*) | | | | Rio | |
| 6 | Laguna | | | | Rio | |
| 7 | Marajó | | | | Rio | |
| 8 | Planeta | | | | Rio | |

*(Continuação)*

| N. de ordem | Nomes | Data e logar da compra | | | | Vendedores |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Dia | Mez | Anno | Logar | |
| 9 | Ypiranga . . . . . | | | | Rio | |
| 10 | Sem-Nome . . . . . | | | | S. Matheus | |
| | *Depois de* 1913 | | | | | |
| 11 | N.º 1 . . . . . | | | | Rio | |
| 12 | N.º 2 . . . . . | | | | Rio | |
| 13 | N.º 3 . . . . . | | | | Rio | |
| 14 | N.º 4 . . . . . | | | | Rio | |
| 15 | N.º 6 . . . . . | | | | Rio | |
| 16 | N.º 6 . . . . . | | | | Rio | |
| | GUINDASTES A VAPOR | | | | | |
| | *Depois de* 1913 | | | | | |
| 1 | Delta . . . . . | | | | Rio | Brasiljan Coal |
| 2 | Beta . . . . . | | | | Rio | " " |
| 3 | Gama . . . . . | | | | Rio | " " |
| | BATELÕES | | | | | |
| | *Em* 1913 | | | | | |
| 1 | Destino . . . . . | 9 | 12º | 1908 | Recife | A. B. Lyra & C. |
| 2 | Batelão 13 . . . . . | | | | | |
| 3 | Batelão 14 . . . . . | | | | Recife | |
| | *Depois de* 1913 | | | | | |
| 4 | Bahia (1) . . . . . | 22 | 11º | 1916 | Rio | C. H. Walker & C. |

(*Continuação*)

| N. de ordem | Nomes | Data e logar da compra | | | | Vendedores |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Dia | Mez | Anno | Logar | |
| | BALEEIRAS | | | | | |
| | *Em* 1913 | | | | | |
| 1 | Sem-Nome . . . . . | 9 | 12° | 1908 | Recife | A. B. Lyra & C. |
| 2 | Sem-Nome . . . . . | | | | Florianop. | |
| | FALUAS | | | | | |
| 1 | Monazite (*) . . . . . | 14 | 4° | 1916 | Rio | Manoel Marques |
| | **BATE-ESTACAS** | | | | | |
| | *Depois de* 1913 | | | | | |
| | Bate-estaca n.º 1 . . . . . | | | | Rio | |
| | Bate-estaca n.º 2 . . . . . | | | | Rio | |
| | CANOAS | | | | | |
| | *Em* 1913 | | | | | |
| 1 | Sem-Nome . . . . . | 9 | 12° | 1908 | Recife | A. B. Lyra & C. |
| 2 | Sem-Nome . . . . . | 9 | 12° | 1908 | Recife | A B. Lyra & C. |
| | BOTES | | | | | |
| | *Em* 1913 | | | | | |
| 1 | Sem-Nome (*) . . . . . | 11 | 4° | 1913 | Recife | |
| 2 | Sem-Nome (*) . . . . . | | | | Cabo Fri | |
| 3 | Sem Nome (*) . . . . . | | | | Maceió | |

*(Continuação)*

| N. de ordem | Nomes | Data e logar da compra | | | | Vendedores |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Dia | Mez | Anno | Logar | |
| 4 | Sem Nome (*) . . . . . | | | | Maranhão | |
| 5 | Barriga Verde . . . . . | | | | Florianop. | |
| 6 | Pequeno . . . . . | | | | Florianop | |
| | *Depois de* 1913 | | | | | |
| 7 | Lucy . . . . . | | | | Rio | |
| 8 | Favete . . . . . | | | | Rio | |
| 9 | Sem-Nome . . . . . | | | | Rio | |

(*) Teve baixa.

(n. f.) — no fundo.

(f) — chata de ferro; (m) — chata de madeira.

(1) — Foi entregue ao Ministerio da Agricultura. (pag. 508)

(2) — Id. id. (Immigração). (pag. 509)

(1) — Entregue á Inspectoria Federal de Navegação (pag. 600)

(1) — Foi entregue á Baixada Fluminense. (pag. 610)

## III — OFFICINAS E DIQUES

*Officinas:*

As officinas, desde os tempos da administração Paes Leme, têm sido consideradas "sorvedoiros de dinheiro". E' pena. Admiravelmente montadas e apparelhadas e com operarios capazes estão em condições de executar obras technicamente importantes; mas o seu custeio dá que pensar a todos aquelles que desejariam vel-as transformadas, como dependencia do Lloyd ou como empreza autonoma, em fonte de receita.

Os trabalhos feitos nas officinas, nestes ultimos 6 annos, exigiram a despesa demonstrada no quadro collocado entre as paginas 590 e 591

Se compararmos o que se gastou no concerto dos navios do Lloyd (excluidos os ex-allemães e o material auxiliar) com o valor da frota, obteremos resultados de entristecer.

De facto, considerando o valor da frota de 24.146:000$000, em 1914, de accordo, não com o preço de custo, mas com o valor dado á frota, no proprio edital de concurrencia, publicado no "Diario Official" de 17 de Julho de 1914, para a venda da mesma frota, e conservando embora esse preço inalterado, não lhe dando a depreciação annual, que em todas as companhias de navegação se costuma fazer, teremos:

| *Annos* | *Valor da frota* | *Importancia dos concertos* | *Porcentagem de despesa* |
|---|---|---|---|
| 1914 ..... | 24.146:000$000 | 1.714.331$290 | 7,1 °\|° |
| 1915 ..... | 24.146:000$000 | 2.815:052$599 | 11,7 °\|° |
| 1916 ..... | 24.146:000$000 | 2.572:420$024 | 10,7 °\|° |
| 1917 ..... | 24.146:000$000 | 4.173:954$006 | 27,2 °\|° |
| 1918 ..... | 24.146:000$000 | 5.235:976$326 | 21,8 °\|° |
| 1919 ..... | 24.146:000$000 | 6.354:110$697 | 26,4 °\|° |
| 1920 ..... | 24.146:000$000 | 6.657:131$487 | 27,7 °\|° |

Antes da guerra de 1914-18, a despesa de reparação dos vapores representava, em média, 7,4 °|° (1) do seu valor. Depois da guerra essa despesa encareceu, mas, ainda assim, se pensarmos em que, além das despesas com os concertos effectuados nas officinas de Mocanguê e da Conceição, acima indicadas, existem as despesas com os concertos realizados nos Estados Unidos e na Allemanha, concertos sempre vultuosos, che-

(1) A. Pierrard — "Cours d'Armements Maritimes" — Anvers 1904.

gando a exceder ás vezes de mil contos de réis para cada navio, como se deu com os vapores "Tapajóz", "Tocantins" e "Cuyabá", chegaremos a concluir que uma das causas dos "deficits" do Lloyd não póde deixar de ser os concertos de seus navios e que é imperiosa uma remodelação radical dos methodos de trabalho adoptados nas officinas, se a causa do mal não residir em conservar, na activa, unidades que pela sua edade não podem mais offerecer rendimento economico.

Que seja necessario resolver o problema, demonstra-o o seguinte quadro, em que indicamos as importancias dos concertos superiores a 100:000$000, realizados nas officinas de 1916 a 1920.

# LLOYD BRASILEIRO

## IMPORTANCIA DOS CONCERTOS PRINCIPAES REALISADOS NAS OFFICINAS NOS ANNOS DE 1915 A 1920

| Navios | ANNOS | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1916 | 1917 | 1918 | 1919 | 1920 |
| Acre | — | — | 618:606$000 | 446:107$000 | 198:115$000 |
| Almirante Jaceguay | 139:554$000 | — | — | 331:685$000 | — |
| Amazonas | 66:965$000 | — | — | 94:815$000 | 138:602$000 |
| Aymoré | 60:322$000 | — | — | 205:589$000 | 223:077$000 |
| Bahia | 88:970$000 | 90:004$000 | 138:575$000 | 270:658$000 | 324:730$000 |
| Bragança | — | — | — | 126:739$000 | 148:572$000 |
| Brasil | 122:389$000 | — | 128:677$000 | 52:774$000 | — |
| Borborema | — | — | — | 578:364$000 | — |
| Ceará | — | 115:180$000 | — | — | 291:960$000 |
| Cubatão | 51:442$000 | — | — | 161:008$000 | — |
| Florianopolis | 324:246$000 | 116:472$000 | — | 96:029$000 | 175:156$000 |
| Guajará | 63:187$000 | — | — | — | 143:156$000 |
| Javary | 82:170$000 | — | 162:000$000 | 153:920$000 | 300:392$000 |
| Ruy | — | — | 234:291$000 | 185:164$000 | 444:040$000 |
| Iris | — | — | 170:600$000 | | |
| Laguna | — | — | — | 44:846$000 | 108:182$000 |
| Manáos | 324:898$000 | 904:379$000 | — | 91:121$000 | 467:230$000 |
| Mamiqueira | — | 79:786$000 | — | — | 288:728$000 |
| Murtinho | — | 85:126$000 | — | 161:913$000 | — |
| Olinda | 63:357$000 | 884:022$000 | 168:209$000 | 62:662$000 | 157:324$000 |
| Pará | 95:176$000 | 339:253$000 | 110:697$000 | 238:968$0000 | 288:035$000 |
| Prudente Moraes | 260:814$000 | 408:811$000 | 651:407$000 | 34:900$000 | — |
| Pyrineus | — | — | — | 63:915$000 | 103:503$000 |

| Navios | ANNOS | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1916 | 1917 | 1918 | 1919 | 1920 |
| Minas | — | — | — | — | 513 :311$000 |
| Rio de Janeiro | — | (avarias) | 469 :700$000 | 126 :555$000 | 285 :870$000 |
| S. Paulo | — | — | — | 228 :433$000 | 189 :039$000 |
| Satellite | — | — | — | 178 :000$000 | — |
| São Salvador | — | — | 777 :698$000 | 1.061 :161$000 | 290 :237$000 |
| Servulo Dourado | 152 :662$000 | 59 :024$000 | — | — | 206 :250$000 |
| Sirio | — | 69 :817$000 | — | — | 159 :979$000 |
| Tapajóz | — | — | 125 :000$000 | — | 104 :198$000 |
| Sargento Albuquerque | — | — | — | 102 :051$000 | 282 :963$000 |
| Oyapock | — | 118 :717$000 | — | 97 :730$000 | 157 :409$000 |
| Tocantins | — | — | 135 :000$000 | — | 213 :232$000 |
| *Ex-allemães* | | | | | |
| Avaré | — | — | — | 137 :000$000 | 180 :000$000 |
| Benevente | — | — | — | 372 :000$000 | 134 :806$000 |
| Campos | — | — | — | 268 :000$000 | 119 :194$000 |
| Caxias | — | — | — | 369 :000$000 | 237 :976$000 |
| Curvello | — | — | — | 318 :000$000 | 204 :681$000 |
| Cuyabá | — | — | — | 134 :000$000 | 209 :871$000 |
| Macapá | — | — | — | — | 102 :976$000 |
| Maranguape | — | — | — | 251 :000$000 | 298 :913$000 |
| Poconé | — | — | — | 59 :529$000 | 222 :473$000 |
| Santos | — | — | — | 207 :009$000 | 571 :332$000 |
| Tabatinga | — | — | — | — | 114 :486$000 |
| Uberaba | — | — | — | 34 :000$000 | 196 :976$000 |

*Diques*

Entraram nos diques, de 1915 a 1920, em média, por anno, 87 navios, ou em numero total 521 navios, produzindo uma receita de joia e estadia de *Rs.* 5.808:519$915, assim discriminada:

| *Navios* | *Navios entrados* | *Joia e estadia* |
|---|---|---|
| 1915 | 102 | 1.157:657$030 |
| 1916 | 68 | 664:968$080 |
| 1917 | 88 | 1.117:356$700 |
| 1918 | 81 | 1.027:931$080 |
| 1919 | 80 | 806:437$840 |
| 1920 | 120 | 1.054:377$240 |
| Total | 521 | 5.808:519$915 |

IV — IMMOVEIS

A compra dos bens das companhias de navegação "Paraense" e "Bahiana" augmentou, em 1891, os immoveis de alguns terrenos, predios, trapiches e pontes.

Este augmento, porém, foi provisorio, porque o Lloyd foi obrigado, annos depois, a alienar os bens dessas companhias, exceptuados uns immoveis (terrenos e trapiches) em Belém (Pará).

Antes da construcção do cáes do porto desta capital, o Lloyd tinha terrenos, casas, dique, officinas e trapiches nas ruas da Saude, Gambôa e Conselheiro Zacharias, desta cidade, e possuia, a ilha de Mocanguê, com pequenas officinas, e uma carreira.

Em 1905, o dique, os terrenos onde funccionavam as officinas e os trapiches foram desapropriados, passando os serviços de passageiros e de carga a serem feitos nos armazens do cáes construido, e, por concessão do Ministerio da Fazenda, nos armazens, 1, 5 e 6 da doca da Alfandega.

Em principios de 1906 toda a actividade de suas officinas e diques foi transferida para a ilha de Mocanguê. Verificado que a area dessa ilha era pequena, para augmentar as officinas de accordo com as augmentadas exigencias da frota, foi adquirida, em 1908, parte da ilha da Conceição.

Para mostrar as variações patrimoniaes relativas aos immoveis, damos, a seguir, a relação completa dos immoveis, que tiveram baixa, e daremos, mais adiante, a relação completa dos immoveis, que em principio de 1921 ainda se achavam com o Lloyd.

## RELAÇÃO DOS IMMOVEIS QUE TIVERAM BAIXA

### *Estado do Espirito Santo*

*Estrada de Ferro de Itapemirim*, com 71 km. 700 m. de linha. A linha tronco ia de Cachoeiro a Alegre (km. 50,700) e havia o ramal de Castello (km. 21,00).

Antigo proprietario: Comp. E. F. Espirito Santo a Caravellas.

Destino do immovel: Foi cedida aos credores inglezes em 1895.

### *Districto Federal*

*Trapiche Reis*, á rua da Saude, ns. 4, 6 e 8, freguezia de Santa Rita. Foi mandado construir pelo commendador João José dos Reis Junior, e por este transferido á Companhia de Navegação e Estrada de Ferro Espirito Santo a Caravellas, por escriptura de 30 de Março de 1886. O trapiche tinha uma ponte, com 2 guindastes; era construido de pedra e cal, com frente de cantaria e sobrado.

Antigo proprietario: Companhia E. F. Espirito Santo a Caravellas.

Destino do immovel: Foi cedido aos credores inglezes em 1895.

*Trapiche Central* (Linha do Sul), á rua da Saude ns. 14, 16 e 18. Edificado em terrenos foreiros á Municipalidade e á União; predios de sobrado e construidos de pedra e cal. Confrontavam ao norte com o mar, ao sul com a rua da Saude, a leste com o becco do Cleto e a oeste com terrenos de marinha do Barão de Itacurussá. O de numero 18 tinha uma ponte de atracação.

Dimensões: m. 27 x 22,50 x 135,8.

Antigo proprietario: Companhia Nacional de Navegação.

Destino do immovel: Foi desapropriado em 1905 por 199:026$670.

*Trapiche Rio de Janeiro* (L. do Norte), á rua da Saude ns. 24, 26, 28 e 30. Edificados em terrenos de marinha e accrescidos, foreiros á Municipalidade e á União; confrontavam ao norte com o mar, a leste com terrenos de marinha do Barão de Itacurussá, a sul com a rua da Saude e a oeste com o predio n. 32. Formavam os quatro predios tres coxias, tendo uma ponte para atracação de navios.

Dimensões: m. 37,20 x 38,50 x 142,00.

Antigo proprietario: Companhia Brasileira de Navegação.

Destino do immovel: Foi desapropriado em 1905 por 182:160$000.

*Trapiche Caravellas*, á rua da Saude n. 34 (Freguezia de Santa Rita). Edificado em terreno de marinha e accrescido, foreiro á Municipalidade e á União, confrontando ao norte com o mar, a leste com o predio n. 32, ao sul com a rua da Saude e a oeste com o Becco do Consulado. Tinha uma ponte para atracação.

Dimensões: m. 147,70 x 3,60 x 16,80.

Antigo proprietario: Companhia E. F. Espirito Santo a Caravellas.

Destino do immovel: Foi desapropriado em 1905 por 72:864$000.

*Predios* á rua da Gambôa ns. 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90 e 92, edificados em terrenos de marinha, foreiros á União, confrontando ao oeste, norte e leste com o mar e ao sul com a rua da Gambôa. Neste correr de predios existiam os estaleiros e a carreira "Gambôa" e os trapiches "Norte America" e "Flora".

Dimensões do terreno: m. 100 x 44.

*O estaleiro e a carreira "Gambôa"* occupavam os fundos do predio n. 78, sobrado, com 3 portas de cantaria.

Foram desapropriados em 1905 por 20:240$000.

*O trapiche "Norte America"* occupava os predios ns. 80 e 82, em communicação por 2 arcadas, abertas na parede divisoria. Ambos os predios tinham cada um, um telheiro sobre columnas de ferro. O predio n. 80 tinha, além disso, uma ponte de alvenaria e madeira com um guindaste.

Foi desapropriado em 1905 por 72:864$000.

*O trapiche "Flora"* occupava os predios ns. 84, 86, 88, 90 e 92, que formavam um vasto armazem, com 5 portas largas e outras tantas no fundo, coberto de telha franceza e dividido em 5 cocias por 4 ordens de columnas de ferro. No fundo deste armazem havia um telheiro em toda a extensão do cáes, uma ponte e um guindaste. Uma linha de trilhos ligava a ponte á cocia do centro.

Foi desapropriado em 1905 por 121:440$000.

*Predios* ns. 225 a 245, da rua da Gambôa e ns. 1 e 3 da rua Santo Christo dos Milagres Os predios eram edificados em terreno de marinha foreiro á Municipalidade e confrontavam ao norte com a rua da Gambôa, a leste com os predios dos herdeiros Leite Leal, ao sul com uma fabrica de chumbo e com o morro e a oeste com a rua Santo Christo dos Milagres.

Dimensões do terreno: m. 94 x 27,50.

Antigo proprietario: Companhia Progresso Maritimo.

*O predio* n. 225 da rua da Gambôa tinha 2 portas com hombreiras de cantaria e estava dividido em 2 compartimentos.

*Os predios* ns 227, 229, 231, 233, 235, 237 e 239 da mesma rua eram todos eguaes; cada um tinha uma porta e janella e pequeno quintal.

*O predio* n. 241 era um grande armazem coberto de telhas, caiçado com parallelepipedos e com uma ordem de columnas de tijolos no centro.

*O predio* n. 243 era um grande armazem dividido em 2 coxias por uma ordem de columnas de ferro.

*O predio* n. 245 era um sobrado, com loja no pavimento terreo e habitado no andar superior. Tinha ao lado um terreno com gradil de ferro e ao fundo um pequeno quintal. A loja tinha 6 portas com hombreiras de cantarias. O predio confinava com as casas ns. 1 e 3 da rua Santo Christo .

*Os predios* ns. 1 e 3 da rua Santo Christo eram casas de moradia com portas e janellas e pequeno quintal.

Destino dos immoveis: Em 1906 desabaram as casas ns. 239, 241 e 243, da rua da Gambôa. As demais casas ruiram posteriormente. Depois do Lloyd estar incorporado ao Patrimonio Nacional o terreno, já sem casas, foi transferido pelo Ministerio da Fazenda, á Commissão do Porto do Rio deJaneiro. Dessa providencia administrativa não teve conhecimento a Contabilidade do Lloyd, razão pela qual estes predios ainda continuam a figurar indevidamente na escripta do Lloyd.

*Dique da Saude e officinas*, á rua Conselheiro Zacharias n. 4, em terreno de accrescidos, e accrescido de accrescido, foreiro á União, confrontando a oeste, norte e leste com o mar e ao sul com a rua Conselheiro Zacharias.

O terreno media de frente, pelo lado do mar, m. 114, no fundo, pelo lado de terra, m. 50, e tinha um comprimento de m. 314; communicava-se para a rua Conselheiro Zacharias por um caminho estreito ao longo dos fundos do trapiche da "Saude", antigo "Ferreirinha".

No referido terreno e istiam os seguintes edificios: Dois grandes edificios de estructura metallica, cobertos de telhas francezas (escriptorio, officina de modeladores, deposito de modelos no pavimento superior e diversas officinas no pavimento terreo).

Um grande armazem de estructura metallica coberto de telhas francezas (officina de fundição).

Uma cobertura metallica (bombas de esgoto do dique).

Duas meias aguas (latrinas para operarios e deposito de carvão de forja, coke e sobresalentes de machinas).

Um edificio de estructura metallica, coberto de telhas francezas (deposito de materiaes).

Antigo proprietario: Companhia Progresso Maritimo.

Destino do immovel: Foi desapropriado em 1905 por 4.331:405$330 em dinheiro depositado no Thesouro Nacional e 1 terreno no Cáes do Porto avaliado em réis 200:000$000. Para a remoção das officinas foi paga a indemnização de 300:000$000.

*Historico* — O "dique da Saude" foi construido pelo Sr. Fimie Kemp, que não despendeu menos de 6.000 contos de réis nas obras. Alguns annos depois de prompto, o dique foi entregue ao Banco do Brasil, como garantia da divida de 850 contos, contrahida pela firma Fimie, Irmãos & Comp. Com o consentimento do referido Banco foi vendido á Companhia de Rebocadores e Saveiros. Desta companhia passou para o Lloyd.

O dique era escavado na rocha viva e tinha os seguintes caracteristicos:

| | *Pés* | *Metros* |
|---|---|---|
| Comprimento | 490 | 149.45 |
| Comprimento dos picadeiros | 475 | 144.87 |
| Entrada do portão | 70 | 21.35 |
| Largura por dentro | 90 | 27.45 |
| Maré alta | 25 | 7.62 |
| Maré baixa | 21 | 6.40 |

O dique tinha uma porta-batel de ferro e outra sobresalente. Constituia motivo de orgulho para a nossa marinha mercante.

*Estado da Bahia*

Cidade de S. Salvador

*Sobrado á rua do Commercio* n. 409, antigo cáes da Amarração, freguezia da Conceição da Praia.

*Trapiche,* com ponte de desembarque de carvão á rua Coqueiros d'Agua de Menores n. 28, freguezia do Pilar.

*Casas terreas* e telheiro com officina de machinas, na Ponta d'Arêa, freguezia da Penha, sob ns. 1.753 a 1.757.

*Cáes com guindaste e marinha,* em Itapagipe.

*Terreno com casa e marinha,* em Montserrat.

*Casa com officina de carpintaria,* em Itapagipe, freguezia da Penha, sob o numero 1.529, foreiro ao Commendador Manoel Francisco de Almeida Brandão.

*Terreno,* foreiro á União, onde existia o forte S. Bartholomeu da Ribeira de Itapagipe, no logar chamado "Forte", freguezia da Penha.

Cidade de Santo Amaro

Terreno e ponte.

Cannavieiras

Trapiche e ponte.

Cachoeira

Ponte.

Itaparica

Ponte.

Valença

Ponte.

Maragogipe

Ponte.

Nazareth

Ponte.

Madre de Deus

Ponte.

Santo Estevão

Ponte.

Villa de São Francisco

Ponte.

NOTA — Todos estes immoveis do Estado da Bahia eram da antiga Cia. Bahiana e foram vendidos pelo Lloyd em 1904 ao Sr. Dr. Alencar Lima.

*Estado do Pará*

Belém

*Trapiche "Lloyd Brasileiro"* ou "Agencia", no Boulevard da Republica, ao lado da Doca "Ver-o-Peso", no extremo norte da Travessa Marquez do Pombal. Era composto de 2 armazens cujos fundos davam para a Bahia do Guajará. A agencia (metros 10 x 50) funccionava no angulo sul do trapiche.

Dimensões: m. 62 x 32.

Antigo proprietrio: Companhia Brasileira.

Destino que teve o immovel: Foi desapropriado em 1909.

*Trapiche da Pesca*, no Boulevard da Republica, ao lado occidental do trapiche anterior (Trapiche Lloyd Brasileiro), construido sobre columnas de ferro fundido. Tinha uma ponte de desembarque com 10 metros de largura.

Dimensões: m. 60 x 15.

Antigo proprietario: Companhia Brasileira.

Destino do immovel: Foi desapropriado em 1909.

*Trapiche "Sul-Gerencia"* (ou Tocantins e Marajó), no Boulevard da Republica, entre os trapiches "Central" e "Commercio".

Antigo proprietario: Companhia Paráense.

Destino do immovel: Foi desapropriado em 1909.

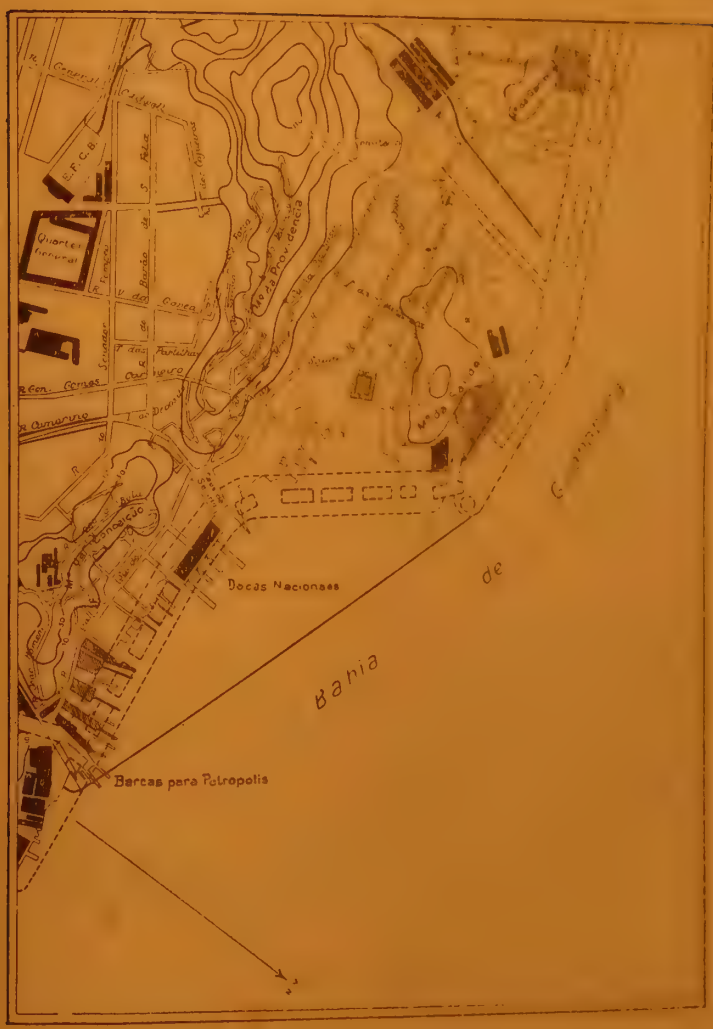
*Estado do Rio Grande do Sul*

Cidade do Rio Grande

*Officina de ferraria*, á rua Marechal Floriano n. 18 (foi comprada por 14:000$000 em 26 - 3 - 908).

Antigo proprietario: James Campbell Osborne.

Destino do immovel: Foi fechada.




Trecho do porto do Rio de Janeiro em 1905, antes da construcção [illegible], com indicação dos trapiches, officinas e dique do Lloyd Brasileiro

## V — MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

A frota do Lloyd em 1891 transportou 2.002.590 volumes, numero que subiu a 2.144.811 no anno seguinte. A revolta de 1893 fez descer o numero dos volumes transportados a quantidade insignificante. Em 1894 só foram transportados 678.947 volumes, o que foi um reflexo da desorganização dos serviços do anno anterior e das então novas condições da economia nacional. Em 1895 esse numero subiu a 1.456.508, mas as difficuldades financeiras, que produziram a quebra de 1899 e a consequente venda em leilão do acervo do Lloyd, causaram diminuição no movimento do trafego até 1902. O apparecimento do novo Lloyd Brasileiro, dos escombros do antigo Lloyd, trouxe um augmento nos transportes, que podemos acompanhar, examinando estes dados:

| *Annos* | *Volumes transportados* |
|---|---|
| 1903 | 1.560.850 |
| 1904 | 1.655.903 |
| 1905 | 1.810.512 |
| 1906 | 2.361.733 |

O periodo Buarque, com a compra de novas unidades, assignala-se com um forte augmento, cujo indice é este:

| *Annos* | *Volumes transportados* |
|---|---|
| 1907 | 4.760.864 |
| 1908 | 5.196.025 |
| 1909 | 6.130.592 |
| 1910 | 6.458.076 |
| 1911 | 6.875.704 |

Depois da retirada do Dr. Buarque, o trafego augmentou em 1912, diminuindo em seguida até o inicio da guerra européa.

Vejamos:

| *Annos* | *Volumes transportados* |
|---|---|
| 1912 | 7.255.469 |
| 1913 | 7.162.974 |
| 1914 | 6.091.068 |

Durante a guerra temos um grande augmento de trafego, que culmina em 1918, devido ao serviço prestado por 12 ex-allemães.

| *Annos* | *Volumes transportados* |
|---|---|
| 1915 | 10.560.232 |
| 1916 | 11.506.181 |
| 1917 | 14.183.449 |
| 1918 | 16.344.233 |

Em 1919 verifica-se uma quéda enorme no trafego, ainda mais aggravada em 1920:

| *Annos* | *Volumes transportados* |
|---|---|
| 1919 | 10.981.763 |
| 1920 | 7.759.600 |

Voltamos ao trafego pre-bellico, quando o Lloyd não tinha á sua disposição os ex-allemães.

Sobre o movimento geral do trafego damos ainda os quadros abaixo:

**Viagens redondas e milhas navegadas**

| ANNO | Numero de navios | Tonelagem bruta total | Viagens redondas | Milhas navegadas (1) | Medias de viagens de um navio no anno | Milhas por navio e por anno |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1907 | 49 | 69.296 | 275 | 930.077 | 5 | 19.000 |
| 1908 | 51 | 75.827 | 434 | 1120.293 | 8 | 21.966 |
| 1909 | 55 | 81.905 | 405 | 997.387 | 7 | 18.132 |
| 1910 | 67 | 102.259 | 429 | 1348.637 | 6 | 20.128 |
| 1911 | 66 | 102.224 | 419 | 1346.765 | 6 | 20.405 |
| 1912 | 64 | 98.539 | 409 | 1305.371 | 6 | 20.400 |
| 1913 | 64 | 98.539 | 436 | 1360.607 | 6 | 21.290 |
| 1914 | 64 | 98.539 | 384 | 1275.402 | 6 | 19.928 |
| 1915 | 58 | 92.867 | 378 | 1203.578 | 6 | 20.751 |
| 1916 | 57 | 90.440 | 356 | 1132.240 | 6 | 19.863 |
| 1915 | 58 | 92.867 | 378 | 1203.578 | 6 | 20.751 |
| 1918 | 71 | 160.834 | 443 | 1201.733 | 6 | 16.925 |
| 1919 | 70 | 157.800 | 363 | 1158.186 | 5 | 16.545 |
| 1920 | 69 | 157.135 | 344 | 969.139 | 5 | 14.045 |
| 1921 | 68 | 151.073 | — | — | — | — |

(1) Dados do relatorio de 1921 da Inspectoria Federal de Navegação.

Este quadro não indica que o material podia ser mais aproveitado?

## CONSUMO DE COMBUSTIVES, LUBRICANTES E ESTOPA

| Annos | Numero de navios | Numero de viagens | COMBUSTIVEL kilos | | LUBRIFICANTES | ESTOPA |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Carvão (*) | Lenha (*) | Litros (*) | Kilos (*) |
| 1907 | 49 | 275 | 98.015.000 | | 129.016 | 15.483 |
| 1908 | 51 | 434 | 137.114.000 | | 176.765 | 21.234 |
| 1909 | 55 | 405 | 121.794.000 | | 157.231 | 17.823 |
| 1910 | 67 | 429 | 182.772.000 | | 207.229 | 28.676 |
| 1911 | 66 | 419 | 178.647.000 | | 224.149 | 25.008 |
| 1912 | 64 | 409 | 196.808.000 | | 445.647 | 29.083 |
| 1913 | 64 | 436 | 195.124.000 | | 246.248 | 29.403 |
| 1914 | 64 | 384 | 192.888.000 | | 232.893 | 29.688 |
| 1915 | 58 | 378 | 178.683.354 | | 217.951 | 22.863 |
| 1916 | 57 | 356 | 165.934.000 | 1.992.872 | 198.746 | 21.023 |
| 1917 | 70 | 543 | 200.751.000 | 8.847.292 | 249.577 | 25.563 |
| 1918 | 71 | 443 | 218.342.000 | 16.603.000 | 260.016 | 25.874 |
| 1919 | 70 | 363 | 232.535.138 | 34.618.700 | 247.563 | 26.350 |
| 1920 | 69 | 344 | 186.248.933 | 47.295.644 | 208.666 | 22.567 |
| 1921 | 68 | — | | | | |

## TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, CARGAS E ANIMAES

| Annos | Numero de navios | Numero de viagens | PASSAGEIROS (*) | | | CARGAS (*) | Animaes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | primeira | segunda | terceira | Peso em tons. | |
| 1907 | 49 | 275 | 40.449 | | 61.109 | 381.237 | |
| 1908 | 51 | 434 | 43.932 | | 70.755 | 391.720 | 1.338 |
| 1909 | 55 | 405 | 45.212 | | 79.410 | 349.711 | 1.678 |
| 1910 | 67 | 429 | 51.837 | | 88.989 | 455.819 | 4.156 |
| 1911 | 66 | 419 | 50.369 | | 84.714 | 486.884 | 8.736 |
| 1912 | 64 | 409 | 51.552 | | 73.705 | 522.870 | 3.163 |
| 1913 | 64 | 436 | 44.453 | | 63.446 | 407.527 | 11.068 |
| 1914 | 64 | 384 | 37.196 | | 49.851 | 451.315 | 9.803 |
| 1915 | 58 | 378 | 34.268 | | 54.377 | 636.249 | 1.938 |
| 1916 | 57 | 356 | 39.559 | | 64.200 | 619.730 | 428 |
| 1917 | 70 | 543 | 47.680 | | 49.289 | 801.383 | 862 |
| 1918 | 71 | 443 | 43.690 | 2.594 | 40.762 | 949.631 | 1.294 |
| 1919 | 70 | 363 | 47.277 | 4.316 | 67.676 | 676.758 | 1.073 |
| 1920 | 69 | 344 | 41.153 | 3.390 | 60.344 | 480.230 | 1.314 |
| 1921 | 68 | | | | | | |

(*) — Dados fornecidos pelo relatorio de 1921 da Inspectoria Federal de Navegação.

## VI — RESULTADO DA EXPLORAÇÃO DOS VAPORES

Nenhum dado pudemos colher no Lloyd e nos relatorios do Ministerio da Viação sobre a exploração dos vapores anterior ao anno de 1907.

Do trafego dos annos de 1907 a 1914 obtivemos apenas a receita; sómente encontramos dados relativos á receita e á despeza do trafego dos annos de 1915 em deante.

Com os dados obtidos organizamos este quadro:

### RECEITA E CUSTEIO DOS VAPORES

| Annos | Receita | Custeio | Saldo |
|---|---|---|---|
| 1907 | 13.892:586$160 | — | — |
| 1908 | 13.593:234$000 | — | — |
| 1909 | 13.987:606$000 | — | — |
| 1910 | 19.184:333$506 | — | — |
| 1911 | 19.002:869$000 | — | — |
| 1912 | 18.293:506$000 | — | — |
| 1913 | 16.837:492$000 | — | — |
| 1914 | 15.485:682$000 | — | — |
| 1915 | 30.350:212.615 | 20.832:707$395 | 9.517.505:220 |
| 1916 | 44.060:642$130 | 26.429:780$151 | 16.728:795$345 |
| 1917 | 75.110:007$874 | 59.491:073$396 | 15.618:934$478 |
| 1918 | 92.214:381$730 | 64.058:490$836 | 28.155:890$894 |
| 1919 | 71.942:380$104 | 57.502:387$285 | 14.439:992$819 |
| 1920—21 | 49.751:025$415 | — | — |

A receita diminue um pouco em 1908, depois augmenta em 1909 pela incorporação dos vapores *Bocaina* e *Rio de Janeiro* e cresce ainda em 1910 devido ao augmento da frota, com a chegada dos vapores *Bahia, Minas, Borborema* e *Pyrineus* e com a compra dos seis navios da Companhia Esperança Maritima. Completada a frota em 1910, a receita daquella data em deante vae descendo até 1914, anno em que explodiu a guerra européa. Ao periodo bellico corresponderam as ascensões de 1915, 1916, 1917 e 1918.

A assignatura do tratado de paz marca o inicio de um decrescimento da receita verdadeiramente inquietante.

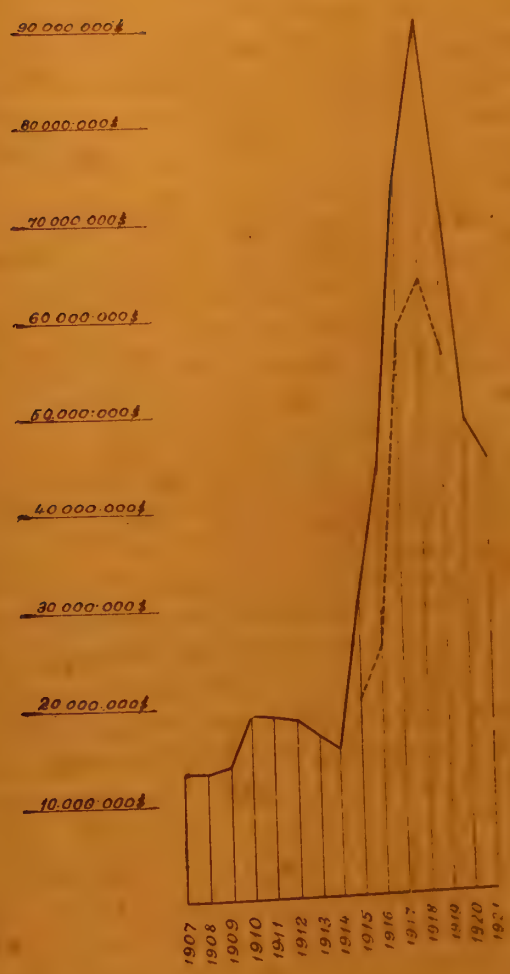
## Receita e custeio dos vapores

LEGENDA

Receita ————————

Custeio - - - - - - - - - - - -

Escala 1m/m 500 000$000



## VII — RESULTADOS ECONOMICOS

O Lloyd deu lucros em seu inicio, em 1890.

Passando a constituir uma secção da *Empresa de Obras Publicas no Brasil* começou a ter prejuizos e estes não desappareceram, ainda quando, em 1892, voltou a ter vida autonoma. A revolta de 1893 aggravou a sua situação, creando-lhe difficuldades financeiras innumeras, que o levaram á liquidação forçada de 1899.

Durante a administração dos syndicos, de 15 de Março de 1899 a 31 de Julho de 1901, e durante a gestão do Dr. Pedro Betim Paes Leme, nos annos de 1903, 1904 e 1905, o Lloyd obteve saldos animadores.

No periodo que de 1906 vae a 1911, emquanto a frota do Lloyd era enriquecida com explendidas unidades, que vieram prestar, depois, relevantes serviços durante a guerra, os deficits se avolumaram de tal modo, que o Governo Federal se viu forçado, em 1913, a assumir as responsabilidades do passivo e incorporar os bens do Lloyd ao Patrimonio Nacional.

A situação do Lloyd, quando este passou, em 13 de Agosto de 1913, a ser administrado pela União, era desesperadora: *o passivo excedia de quasi trinta mil contos o activo*, que era approximadamente de sessenta mil contos de réis.

Tudo isto pelos dados da escripta, que dava o valor de 35.793:382$680 ao material fluctuante, então avaliado officialmente em apenas 26.746:630$000 (1), e que consignava, no activo, mais de sete mil contos, como debitos de particulares. A situação verdadeira, por tanto, devia ser mais grave.

Neste ponto, acode ao nosso espirito uma pergunta, que, dada a natureza deste trabalho, tem todo cabimento: Quaes foram os resultados economicos da administração official?

Si a escripta fosse a expressão da verdade, como deveria ser, a resposta seria facil; mas como a escripta encerra vultuosos creditos de cobrança duvidosa e como é deficiente, porque no Lloyd, como aliás em muitas outras emprezas, a Contabilidade não é avisada de muitos e muitos factos administrativos, somos obrigados a pedir a resposta a elementos extra-escripta, quando os dados desta não nos inspirarem confiança.

Pela escripta, os resultados economicos da administração do Estado seriam os seguintes:

---

(1) Edital de concurrencia para a venda do acervo do Lloyd — "Diario Official" de 17-7-1914.

## RECEITA E DESPEZA DE 1913 a 1920

| Anno | Receita | Despeza | Lucro | Perda |
|---|---|---|---|---|
| Prejuizo anterior ao mez de Agosto de 1913 | — | 28.008:818$407 | — | 28.008:818$407 |
| Prejuizo de Agosto de 1913 a 31-12-1914 | — | 9.293:819$667 | — | 9.293:819$667 |
| 1915 | 39.638:883$892 | 34.246:496$074 | 5.392:387$818 | — |
| 1916 | 55.616:892$396 | 39.857:590$734 | 15.759:301$662 | — |
| 1917 | 96.072:748$770 | 84.772:039$400 | 11.300:709$370 | — |
| 1918 | 114:024$435$257 | 93.657:701$725 | 20.366:733$532 | — |
| 1919 | 93.860:714$041 | 84.989:481$212 | 8.871:232$829 | 23.326:854$565 |
| 1920 | 66.609:269$461 | 89.936:124$026 | — | 23.326:854$565 |
| Totaes | 465.822:943$817 | 464:762:071$245 | 61.690:365$211 | 60.629:492$639 |
| Saldos | | 1.060:872$572 | — | 1.060:872$572 |
| Totaes | 465:822:943$817 | 465:822:943$817 | 61.690:365$211 | 61.690:365$211 |

Se pudessemos acceitar como exactos os dados indicados, seria o caso de affirmar que durante o periodo da guerra o Governo, além de se ter servido do Lloyd, como instrumento economico na defesa dos superiores interesses da producção e do commercio do paiz, obteve, apezar de não ter recebido nos annos de 1918, 1919 e 1920 nenhuma subvenção, um lucro de Rs. 61.690:565$211, com o qual teria liquidado os prejuizos anteriores e posteriores á guerra, na importancia de 60.629:692$639, ficando ainda com o lucro liquido de Rs. 1.060:872$572; em outras palavras, isto significaria que o Lloyd, administrado pelo Governo, teria tido, de Agosto de 1913 a Dezembro de 1920, um lucro total de Rs. 29.069:690$979, que tambem ficaria reduzido ao lucro liquido de Rs. 1.060:872$572, se descontado da importancia de 28.008:818$407, que era o *passivo*, indicado na escripta, conhecido em 1913, quando o Lloyd passou para o Patrimonio Nacional.

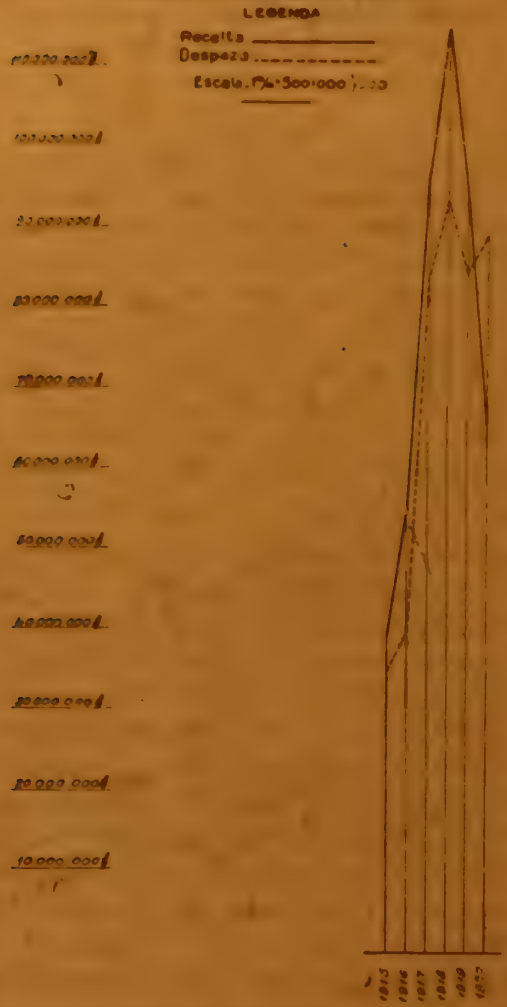
Seria um optimo resultado, mas podemos acceital-o como exacto ou verdadeiro, si a escripta em 1920, só para citar um facto, dá ao material fluctuante um valor excedente a setenta mil contos, quando pela nossa avaliação, um pouco mais alta daquella do commandante Midosi, esse material passa de pouco os vinte mil contos?

Parece-nos que se pudermos estabelecer a situação economica do Lloyd em 1913, quando foi incorporado ao Patrimonio Nacional, e a situação economica do mesmo Lloyd em 1920, quando foi reorganizado, teremos, na comparação dessas duas situações, a resposta á pergunta formulada.

A situação economica ou capital liquido de uma empreza é o resultado desta formula:

S egual a *b* mais *c* menos *d*

## Receita e despeza do exercicio



na qual "b" representa os bens materiaes ou o patrimonio, no sentido em que este termo é tomado nas repartições publicas, "c" os creditos e "d" as dividas. (1)

A importancia dos bens materiaes do Lloyd em 1913 nós a temos na avaliação desses mesmos bens constante do edital, com que foi chamada concurrencia publica para o arrendamento do Lloyd em 1914. Parece-nos que esta é uma base segura.

As importancias totaes dos creditos e das dividas são-nos dadas pela escripta e nós as conservaremos, umas e outras, embora nos pareçam excepcionalmente favoraveis ao Lloyd.

Relativamente ao anno de 1920, temos para os bens do Lloyd a avaliação feita na occasião de sua reforma, que é o objecto dos esforços desta Commissão, e para os creditos e dividas a escripta, devidamente rectificada, nos pontos precisos, para evitar a inclusão, nos calculos, de valores irrealizaveis.

A comparação entre a situação de 1913, acceita com certa liberalidade, e a situação de 1920, expurgada de todo activo duvidoso, fornecer-nos-ha resultados, que não poderão ser taxados de illusorios.

A situação em Agosto de 1913, estabelecida pelos processos expostos e sobre dados do balanço de 31 de Dezembro de 1914, é a seguinte:

ACTIVO

| | |
|---|---|
| Caixa | 11:160$460 |
| Material fluctuante | 24.146:000$000 |
| Embarcações auxiliares, boias e amarrações | 2.600:630$000 |
| Immoveis | 167:000$000 |
| Ilha de Mocanguê | 15.000:000$000 |
| Ilha da Conceição | 2.000:000$000 |
| Carvão | 220:902$458 |
| Almoxarifados | 1.694:122$951 |
| Moveis | 181:423$350 |
| Valores | 386:258$015 |
| Contas do Governo | 169:381$140 |
| " dos Agentes | 2.595:972$399 |
| " de particulares | 7.552:846$983 |
| | 56.725:697$756 |
| Prejuizos de Agosto de 1913 a 31 de Dezembro de 1914 | 9.293:819$667 |
| Prejuizos anteriores a Agosto de 1913 | 33.227:378$877 |
| Total | 99.246:896$200 |

(1) Fabio Besta, no seu livro "Le imprese industriali", diz que o capital liquido é egual ao capital industrial, augmentado dos creditos e diminuido das dividas.

PASSIVO

| | |
|---|---|
| Contas do Governo . . . . . | 21.830:371$940 |
| " dos Agentes . . . . . | 1.096:118$793 |
| " de particulares . . . . . | 76.320:405$467 |
| Total . . . . . | 99.246:896$200 |

Está provado, pelo que acima se vê, que a situação do Lloyd em Agosto de 1913 era esta: *o passivo excedia de Rs. 33.227:378$877* o activo.

A situação do Lloyd no momento em que os seus navios e as suas officinas foram retirados do Patrimonio Nacional para serem entregues á actual sociedade anonyma, que agora o dirige, pode ser apresentada assim:

ACTIVO

| | | |
|---|---|---|
| 1 — Material fluctuante | | |
| a) navios (excluidos os ex-allemães) . . . . | 20.500:228$800 | |
| b) embarcações auxiliares . . . . . | 4.929:316$000 | 25.429:544$800 |
| 2—Bens com que o Governo Federal concorreu para a formação do capital da sociedade anonyma em que se transformou o Lloyd (officinas e diques; terrenos em Nictheroy, Amarração e Paranaguá; trapiches em S. Matheus, Caravellas, Penedo, Aracajú e São Christovão; mobiliario e installações dos escriptorios e das agencias; stocks de carvão, mercadorias e materiaes nos depositos e almoxarifados) conforme avaliação approvada pelos accionistas da mesma sociedade em 19 de Janeiro de 1921 . . . . . | | 25.000:000$000 |
| 3 — Bens excluidos da referida avaliação: | | |
| a) Terreno de 600 metros quadrados, no Caes do Porto ou Avenida Rodrigues Alves, attribuido ao antigo Lloyd pela carta sentença de 14 de Novembro de 1905, do Sr. Juiz Federal da 2ª Vara . . . . . | 240:000$000 | |
| b) Terreno de 932,75 metros quadrados á rua Marquez de Caxias, n. 1, em Belém (Pará) | 75:000$000 | |
| c) Uma casa em Corumbá . . . . . | - | |
| d) Lavanderia a vapor, na Praça Servulo Dourado . . . . . | 10:000$000 | |
| | 128:579$111 | |
| A transportar . . . . . | 453:579$111 | 50.429:544$800 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Transporte . . . . . | | 453:579$111 | 50.420:544$800 |
| e) Carvão e mercadorias de consumo a bordo dos navios . . . . . | | 500:000$000 | |
| f) Telephone sem fio . . . . . | | 19:257$000 | 972:836$111 |
| 4 — Contas dos agentes: | | | |
| a) Fretes a receber . . . . . | | 2.000:580$487 | |
| b) Apolices e outros titulos . . . . . | | 162:475$110 | 2.163:055$487 |
| 5 — Contas de terceiros . . . . . | | | |
| a) Banco de la Nacion . . . . . | | 12:080$670 | |
| b) Obrigações a receber . . . . . | | 300:000$000 | 312:080$670 |
| 6 — Contas do Governo: | | | |
| a) Concertos nos navios ex-allemães e despezas com suas tripulações na occasião da utilisação dos mesmos navios . . . . . | | 9.320:066$596 | |
| b) Receita recolhida ao Thesou Federal: | | | |
| em 31 de Maio de 1919 | 823:286$403 | | |
| em 14 de Nov de 1919 | 809:237$933 | | |
| Em 31 de Dez. de 19119 | 45:424$430 | | |
| em 31 de Dez. de 1919 | 45:424$430 | | |
| em 1 de Junho de 1921 | 3.301:142$290 | 6.029:899$773 | |
| c) Subvenções não recebidas (conta sem juros): | | | |
| Anno de 1915 (resto) | 1.165:801$783 | | |
| Annos de 1916 e 1917 | 7.895:211$378 | 9.061:013$161 | |
| d) Conta da Companhia Carbonifera Jacuhy (conta sem juros): | | | |
| — Acções adquiridas de de ordem Governo . . . | 20:000$000 | | |
| — Dinheiro supprimido a Jacuhy . . . . . | 1.445:161$500 | 1.469:161$500 | |
| e) Titulos depositados no Thesouro Federal em 1906 pela firma M. Buarque & C. . . . | | 100:000$000 | |
| f) Contas de transportes effectuados por conta dos diversos Ministerios . . . . . | | 13.852:994$557 | |
| g) Serviços do vapor *Campos*, prestados de ordem do Governo Federal, ao Governo Inglez, em troca de carvão cedido ao Ministerio da Marinha . . . . . | | 1.000:000$000 | |
| h) Serviços prestados pelo *Avaré* no transporte de tropas dos Estados Unidos para a Europa em 1918 . . . . . | | 749:973$480 | |
| i) Concerto dos navios ex-allemães cedidos á França . . . . . | | 3.227:183$400 | |
| A transportar . . . . . | | 44.810:284$467 | 53.477:517$968 |

| | | |
|---|---|---|
| Transporte . . . . . | 44.810:284$467 | 53.877:517$068 |
| j) Reducção do frete do papel para imprensa de N. York ao Brasil, durante os annos de 1917, 1918 e 1919. . . . . | 1.527:269$400 | |
| k) Reducção e restituição de fretes em despachos de gazolina, kerozene e xarque em 1918 | 1.108:568$440 | |
| l) Despezas e custeio com o vapor *Jupiter* na viagem em que conduziu a Buenos Ayres o embaixador Ruy Barbosa, em 1916, na occasião das festas de Tucuman . . . . . | 124:881$668 | |
| m) Contribuição, de ordem do Governo, para a Cruz Vermelha Americana, Brasileira e Uruguaya . . . . . | 84:400$000 | |
| n) Valor do terreno antigamente occupado pelos predios n. 225 a 245, da rua da Gambôa, e n. 1 e 3, da rua Santo Christo dos Milagres, com 2585 m² de superficie (m. 94 × m. 27,50) a 200$000 o metro quadrado . . . . . | 517:000$000 | |
| o) Carvão (6618 tons.) do vapor "Strathoy", aprisionado pelos allemães em 1917 . . . . | 63:334$260 | |
| p) Batelão "Bahia", entregue á Baixada Fluminense . . . . . | 102:339$900 | |
| q) Lancha a gazolina "Leopoldo de Bulhões", cedida á Inspectoria Federal de Navegação | 40:000$000 | |
| r) Catraias "Josué", e "N. 3", entregues ao Ministerio da Agricultura . . . . . | 10:000$000 | |
| s) Valor das obras realisadas no Grupo Escolar "Ramos de Azevedo", actualmente occupada pela Inspectoria Federal contra as Seccas . . . . . | 374:100$614 | |
| t) Valor das obras realizadas no predio á rua Visconde Itaborahy, esquina do Becco do Tinoco, actualmente occupado pelo Correio Geral . . . . . | 349:453$835 | 49.111:642$584 |
| Total do activo . . . . . | | 102:989:159$652 |
| Deficit . . . . . | | 36:732$648$596 |
| Total geral . . . . . | | 139:721:808$248 |

## PASSIVO

| | | |
|---|---|---|
| 1 — *Contas de terceiros*: | | |
| Ao Banco do Brasil . . . . . | | 11.216:939$472 |
| 2 — *Contas do Governo*: | | |
| a) Emprestimos externos (1911-1913) . . . . | 21:046:500$000 | |
| A transportar . . . . . | 21.046:500$000 | 11.216:939$472 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Transporte . . . . . | | 21.046:500$000 | 11.216:939$472 |
| b) Supprimentos ao Lloyd: | | | |
| em 1913-1914 . . . . . | 68.149:975$364 | | |
| em 1915 . . . . . | 332:469$770 | | |
| em 1916-1918 . . . . . | 8.414:394$141 | | |
| em 1919-1920 . . . . . | 21.057:733$846 | 97.954:573$115 | |
| c) Imposto de transito não recolhido ao Thesouro Nacional . . . . . | | 68:961$167 | |
| d) Conta do Governo Francez (vapores *Lages* e *Benevente* . . . . . | | 3.434:812$396 | |
| e) Inspectoria de Portos, Rios e Canaes . . | | 2.090:048$680 | |
| f) Fiscalisação a pagar (até 1913) . . . . . | | 146:666$666 | |
| g) Compagnie du Port de Rio de Janeiro . . | | 520:492$092 | |
| h) Seguros (debitados ao Governo) dos vapores: | | | |
| *Macau* . . . . . | 1.846:153$800 | | |
| *Acary* . . . . . | 1.396:660$860 | 3.242:814$660 | 128.504:868$776 |
| TOTAL GERAL . . . . . | | | 139.721:808$248 |

Comparando, agora, a situação de 1913 com a de 1920, temos:

| | |
|---|---|
| Deficit de 1920 . . . . . | 36.732:648$596 |
| Deficit de 1913 . . . . . | 33.227:378$877 |
| Prejuizo total dos exercicios de 1913 a 1920 | 3.505:269$719 |

Este resultado não nos deve impressionar.

Se pensarmos que o material fluctuante do Lloyd foi considerado de Rs. 24.146:000$000 na situação de 1913 e de apenas Rs. 20.500.228.800, na de 1920, apezar dos grandes e repetidos concertos, que recebeu nos ultimos tres annos, e apezar do grande augmento nos preços das construcções navaes; se pensarmos que na situação de 1913 consideramos como activo mais de *sete mil contos de réis* de dividas de terceiros, que não pagaram, na sua maioria, e que na situação de 1920 nenhuma divida de terceiros foi incluida; se pensarmos que o resultado exposto não encerra nenhuma subvenção relativa aos annos de 1918, 1919 e 1920, subvenção que teria dado ao Lloyd, se companhia particular, nesses tres annos, quantia superior ao prejuizo apontado, tres ou quatro vezes, pelo menos; se pensarmos que o Lloyd, depois de transformado em

(1) O Lloyd, transformado em sociedade anonyma, passou a receber em 1921, uma subvenção annual de 6.000:000$000. Em 1922, pelas disposições do art. 97 do decreto n. 4555, de 10 de Agosto de 1922, o Lloyd Brasileiro tem a subvenção de 4.000:000$000, para os serviços costeiros e 2.000:000$000 para os transatlanticos pagos metade em ouro e metade em papel"; tem mais as subvenções annuaes de réis 800:000$000, pela navegação de Montevidéo a Corumbá, de 80:000$000 pela de Porto Esperança a Corumbá, e de 120:000$000 pela de Corumbá a Cuyabá.

sociedade anonyma, receberá do Governo Federal, por concessão do Congresso e a titulo de subvenção nos annos de 1921 e 1922, cerca de *25.000:000$000* (1); convencer-nos-hemos, com facilidade, de que, não obstante todas as incertezas e falhas da escripta, a administração official encerrou-se sem prejuizos de ordem economica.

Não commetteremos o erro de comparar os resultados do Lloyd, de 1913 a 1920, com os resultados do Shipping Board, nos Estados Unidos, e das grandes companhias de navegação da Inglaterra, da França e da Italia. Cada paiz tinha o seu problema de transportes e contava com recursos especiaes e proprios para o resolver. Que valeria comparar os resultados do Lloyd aos prejuizos formidaveis do Shipping Board, ou aos lucros excepcionaes de muitas companhias inglezas, como a Indo-China Steam Navegation Co., a Nautilus Steam Ship Co., a Cunard Line e outras?

O Shipping Board teve que *improvisar navios* para auxiliar a Inglaterra, ameaçada de ser vencida, si a tonelagem dos navios novos construidos fosse inferior á tonelagem dos navios torpedeados. O Shipping Board só de Setembro de 1917 a Março de 1919 construiu 619 navios de aço e madeira, arqueando 3.640.406 toneladas brutas, e na occasião da assignatura do armisticio dispunha de 341 estaleiros, com 1.284 carreiras perfeitamente apparelhadas. (1)

As companhias inglezas tiveram que operar *exclusivamente* em zonas perigosas, o que augmentava os riscos e os lucros.

A comparação, pois, é inadmissivel. Basta-nos, entretanto, saber que o Lloyd durante a administração official não teve perdas de ordem economica e que prestou, ao mesmo tempo, um serviço inestimavel á economia do paiz e ao Governo Federal, nos momentos criticos em que era preciso assegurar transporte rapido e seguro, aos artigos de exportação dos Estados, e transporte rapido e barato, aos artigos destinados ao consumo nacional.

E ainda quando tivesse dado prejuizo, o Lloyd não poderia ser julgado com justiça sem que antes se verificasse se com esse prejuizo não houve tambem uma maior expansão commercial e se não augmentou o prestigio politico do Brasil, perante as nações extrangeiras.

A marinha mercante, hoje mais do que no passado, não é apenas um *money-maker;* ella é garantia da prosperidade nacional, elemento poderoso na defesa da patria e indice de prestigio politico.

A. Collin dizia que a industria dos transportes maritimos não é uma industria como as outras, e que a sua prosperidade é indispensavel á administração publica. Uma companhia de navegação, pois, não deve ser julgada pelos dividendos que distribue, mas pelos serviços que presta ao paiz e pelos que póde vir a prestar, no momento preciso.

---

(1) Plan for the operation of the New American Marchand Marine — Hurley.

2ª PARTE

# BENS DO LLOYD BRASILEIRO

em 31 de Dezembro de 1920

1. Navios.
2. Navios arrendados á França.
3. Embarcações auxiliares.
4. Diques e officinas.
5. Immoveis.

Dique "Rodrigues Alves" visto de leste

Dique "Epitacio Pessôa" visto de oeste

Officinas da Ilha da Conceição

## DIQUES E OFFICINAS

nas Ilhas de "Mocanguê" e "Conceição"

### *ILHA DE MOCANGUÊ*

Como bens da ilha de Mocanguê temos que considerar:

1° — os terrenos da ilha; 2° — os diques nelles escavados; 3° — as officinas que nelles funccionam; 4° — a officina fluctuante installada a bordo do "Espirito Santo"; e 5° — pontes, guindastes e via ferrea.

#### 1° — Terrenos

*Historico* — Os primeiros proprietarios conhecidos da ilha foram o Sr. João Guilherme Baptista e sua mulher D. Emerenciana Rosa, que, enviuvando, casou-se com o Sr. José Domingues Correia.

Novamente viuva, ella e os herdeiros de seu segundo marido venderam, em 20 de Novembro de 1854, a ilha ao Sr. Edmundo Lykes Hett, pela quantia de Rs. 2:000$000 (Tabellião Alves Carneiro).

O Sr. Hett em 1856 constituiu, para explorar a ilha, a firma Scott, Hett & C., firma que teve como successora as outras: Hett, Wilson & C. e Eduardo Pellew Wilson & C.

Não se sabe em que anno tiveram inicio os melhoramentos da ilha e a construcção do dique "Commercio"; mas já em 1874 esse dique existia, como se deprehende da escriptura de 5 de Março daquelle anno (Tabellião Ferrão), passada para rectificar a venda e a transferencia da referida ilha aos Srs. Eduardo Pellew Wilson & C.

Em 1890 esta firma se declarou em liquidação, passando a ilha para o Lloyd Brasileiro, que, em Julho daquelle anno, isto é, tres mezes depois de sua fundação, comprou-a pela quantia de 1.200:000$000.

Na ilha primitivamente havia uma pequena officina para concertos, um dique e uma carreira para pequenas embarcações.

Estas obras foram-se desenvolvendo lentamente, até que em 1906 o Dr. Buarque de Macedo, não contando mais com as officinas e o dique da Mortona, á rua Conselheiro Zacarias, nesta cidade, officinas e diques desapropriados pelo Governo Federal

para construcção do cáes do porto do Rio de Janeiro, resolveu iniciar as grandes obras, que deram á áilha de Mocanguê a importancia que hoje tem, e o destaque que goza, entre as congeneres da America do Sul.

Toda a ilha agora é circumdada de caes de alvenaria de pedra, com a interrupção apenas nas portas dos diques.

Segundo Theodoro Sampaio "Mocanguê" é palavra tupy, que significa "grade velha ou queimada para assar a carne". Seria composta de *mocã* (moquem, grade para assar) e *guê* (velho) ou *cuê* (queimado).

*Posição* — A ilha está situada na bahia do Rio de Janeiro em terreno de marinha e accrescidos de marinha foreiros á União. Pertence á freguezia de S. João Baptista, de Nitheroy..

Acha-se entre o "Mocanguê Grande" ao sul, a ilha da Conceição á leste, a ilha do Vianna a nordeste. O canal que a separa de "Mocanguê Grande" é apenas de 40 metros de largura.

*Superficie* — Em 1909 media 21.000 metros quadrados; actualmente a ilha mede 25.000 metros quadrados.

*Titulos de propriedade* — Provam a propriedade a carta de aforamento de 10 de Maio de 1907, assignada pelo Dr. David Campista, então Ministro da Fazenda, a escriptura publica, em notas do Tabellião Tupinambá, de 7 de Janeiro de 1903 e a escriptura de dação de 1914 ao Governo Federal.

Os terrenos da ilha sendo foreiros á União estão sujeitos ao fôro annual de 175$256 e mais 10$950.

O fôro não pago importa a multa de 20 o/o.

## 3º — Diques

Os diques são em numero de dois, com as denominações de "Rodrigues Alves" e "Epitacio Pessoa".

Os seus caracteristicos são estes:

| DESIGNAÇÃO | Dique *Rodrigues Alves* | Dique *Epitacio Pessôa* |
|---|---|---|
| Comprimento | 137 m.16 | 112 m.77 |
| Largura do dique | 22 .87 | 19 .82 |
| " da porta | 18 .29 | 15 .24 |
| Altura da preamar sobre a soleira | 7 .00 | 5 .80 |
| Systema de esgotamento | Bomba electrica | Bomba electrica |
| Motor da porta | 6 HP | 3 HP |
| Cabrestantes electricos (97 amp. 220 volts. Speed 650-25 HP) | 6 | 3 |

O dique "Rodrigues Alves" póde ser augmentado

A tonelagem do maior navio entrado nos diques foi de 6.700 toneladas.

Os diques são escavados na rocha viva, um ao lado do outro, tendo ambos as portas de entrada no lado leste da ilha.

As bombas electricas, que os esgotam em uma hora e trinta minutos, acham-se installadas num edificio situado na parte norte da ilha, com frente para o sul. Neste edificio encontra-se o seguinte:

1 bomba hydraulica de 5 cavallos, de suspender as portas das valvulas das outras bombas.

1 dita de extracção de ar das bombas de esgoto, de 1½ cavallos.

1 dita auxiliar, de 15 cavallos.

2 ditas grandes, de esgotar os diques, de 150 cavallos cada uma.

4 tanques de oleo, com capacidade de 2.174 litros cada um.

2 ditos para agua, com a capacidade de 60 toneladas cada um.

E' interessante comparar as dimensões desses diques com as dos maiores do mundo:

| DIQUES | *Comprimento* | *Largura* |
|---|---|---|
| Liverpool | 282 m .00 | 28 m .65 |
| Bremenhaven | 226 .00 | 28 .00 |
| Bahia Blanca | 221 .90 | 25 .90 |
| Genova | 219 .94 | — |
| Nagasaki | 220 .06 | 26 .97 |

### 3° OFFICINAS

As officinas funccionam nos edificios de alvenaria, cobertos de telhas de imitação francezas, seguintes:

#### *Edificio n. 1 — Escriptorios*

Consta de 2 pavimentos. No superior estão localisados o escriptorio das officinas, o gabinete do director e a sala de desenhos; no terreo, o gabinete medico, as officinas dos Calafates, da Pintura e dos Diques, a sala das ferramentas mechanicas pertencentes á officina de machinas e a estação radio-telegraphica. Este edificio está situado na parte oeste da ilha.

### *Machinas dos calafates e pintores*

*Calafates:*

1 forja; 1 ventilador; 1 forno, 1 panella para derreter breu.

*Pintores:*

1 machina para moer tinta; 1 motor de 1|6 HP de accionar a mesma.

### *Edificio n. 2 — Ponto*

Consta de 2 pavimentos, nos quaes estão installados os serviços do ponto dos operarios. Situado na parte oeste da ilha.

### *Edificio n. 3 — Officina de Machina*

Está installada, em um só pavimento, á beira do cáes sul da ilha, com a frente para oeste.

### *Machinas*

5 tornos grandes com 7 motores, com força de 20, 12 1|2 e 1 3|4 HP4
27 " pequenos a transmissão
2 " verticaes, com 5 motores, de 15, 7 1|2 e 5 HP.
2 " mechanicos
1 torno mechanico pequeno
2 machinas grandes de furar, com motor de 7 1|2 HP.
5 " pequenos, idem
3 " de broquear, com 4 motores de 15, 12 e 5 HP
2 " de contornar, sendo uma com motor de 15 HP e outra com um de 4 HP
2 " grandes de aplainar, com 4 motores, de 35, 15, 5 e 1 1|2 HP
2 " pequenas de aplainar
2 " de amolar brocas
6 " de atarrachar
1 " para abrir rasgo
1 " de centrar
1 " pequena de furar
4 fraises, sendo duas grandes, uma automatica de 5 HP e uma pequena
1 prensa hydraulica, com motor de 5 HP
1 brunidor
1 rebolo commum
4 rebolos de esmeril com os respectivos motores
1 plaina pequena
1 serra pequena com motor de 1|4 HP

2 desempenos
5 motores electricos, sendo 2 de 15 HP, 1 de 20 HP, 1 de 40 HP e 1 de 5 HP
1 machina de abrir chavetas
- " de acertar manometros
1 " de abrir roscas
1 " de tirar buchas
2 machinas de amolar ferramentas
4 dynamos para transmissão
2 macacos de pressão
1 deposito para oleo
1 forja de ar
3 massaricos
1 bigorna
1 motor electrico de transmissão
2 guindastes ns. 1 e 2, com 6 motores de 24, 12 e 4 HP (15 toneladas)
2 ditos ns. 3 e 4, com 4 motores de 12 e 4 HP (5 toneladas)
1 dito de 4 toneladas, do serviço do cáes.

*Edificio n. 4 — Usina de força e chaminé*

Consta este edificio de 2 pavimentos: no superior estão assentadas as machinas motoras, os dynamos electricos, compressores, etc., e o quadro geral de distribuição de força electrica; no inferior estão localisadas as caldeiras (tres), as ramificações dos encanamentos e o tunnel da chaminé. A chaminé tem 48m76 de altura, achando-se ao lado norte da referida usina.

Este edificio está situado na parte sul e tem orientação para o norte.

*Machinas*

3 caldeiras de tubos de agua, de Babcok & Wilcox, para força de 400 cavallos cada uma, distribuidas por 3 machinas do systema compound, de força de 200 cavallos cada uma. Estas machinas accionam, respectivamente, um gerador electrico de 900 amps. e 220 a 250 volts.

2 machinas de luz, de 42 cavallos, de 227 amps. e 110 volts, cada uma.

3 compressores de ar, de 120 cavallos cada um, produzindo 100 lbs. de ar por pollegada quadrada.

2 bombas de circulação, conjugadas com as bombas de ar, de 17 cavallos cadauma.

2 ditas de alimentação, de 11 cavallos cada uma.

2 ditas duplas, de extincção de incendio, de 24 cavallos cada uma e de capacidade de 750 galões por minuto.

1 dita de circulação dos compressores de ar, de 9 cavallos.

1 dita de encher os tanques d'aguada da usina, de 6 cavallos.
1 guindaste electrico para a descarga do carvão, de 500 kilos.
1 esquentador
2 filtros

*Edificio n. 5 — Officina de Electricidade*

Consta de dois pavimentos. No superior está funccionando a officina de nickelação e prateação e no terreo a officina de electricidade. Acha-se situado na parte sul e tem orientação para oeste.

*Machinas*

1 motor electrico de 15 HP, 55,8 amps. e 230 volts e rehostato com a respectiva transmissão.
1 bancada corrida com 8 gavetas e 5 tornos.
1 " com 3 gavetas e 1 torno para tubos.
1 " com 3 gavetas e 3 tornos.
6 cavalletes de ferro para enrolamento de induzidos.
3 tornos mechanicos (sendo um pequeno).
2 machinas de furar.
2 talhas de 1 tonelada cada uma.
1 esmeril
1 rebolo.
1 bigorna.
1 laminador.
1 bancada volante de ferro, com 1 torno.
2 estufas (sendo uma pequena).

*Machinas para a secção de galvanoplastia*

1 grupo, constando de 1 motor de 22 volts, 5 HP e 192 amps. com um gerador de 6 volts, 500 amps., 3 Kwts. um quadro de marmore com um voltmetro, um amperometro, uma chave monophasica, uma resistencia e um apparelho graduado.
1 estufa grande.
1 bancada com 1 torno.
2 polidores electricos, com os respectivos motores, 1 de 3 HP e 1 de 5 HP.
2 tanques de ferro, sendo um para potassa e outro para agua quente.
1 banheira para lavagem de peças com uma caixa d'agua, torneira e um motor de 110 volts. 5 HP na bomba da mesma.
1 calha forrada de chumbo em lençol, para acidos.
6 banheiras, sendo 3 grandes com quadros, resistencias e amperometros para banhos de prata, nickel e cobre e 3 pequenas para metal, estanho e cobre.
1 deposito forrado de chumbo, para acidos, com uma chaminé, para evaporisação.

*Edificio n. 6 — Almoxarifado*

Consta de 2 pavimentos: no superior estão situados o escriptorio e um dos depositos de materiaes; no terreo acham-se varias divisões, que servem de deposito de chapas de ferro e aço, oleos, etc. Acha-se este edificio situado ao longo do caes sul e tem orientação para oeste.

*Edificio n. 7 — Carpintaria*

Consta este edificio de 2 pavimentos. No superior estão installadas as officinas de lustradores, corrieiro e parte dos carpinteiros. Alli estão montadas diversas machinas da officina. No pavimento terreo existem outras machinas, serras para madeiras, em toras e couçoeiras. Está construido este edificio ao longo do caes norte, com orientação para oeste. Ao lado direito do mesmo está construido um barracão, que serve de deposito de materiaes de construcção e ferramentas diversas. No lado esquerdo um outro barracão, que serve de deposito de materiaes e ferramenta dos diques.

*Machinas e ferramentas*

(Pavimento terreo)

1 transmissão de 17 ms. movida pelo motor A de 15 HP, 230 volts.
1 serra de fita de 18 ms. movida pelo motor A de 15 HP, 230 volts.
1 machina de desempeno de 16 ms. movida pelo motor A de 15 HP, 230 volts.
1 lixadeira de placa e cylindro movida pelo motor A de 15 HP, 230 volts.
1 rebolo com caixa de 3'0 de diam. movida pelo motor A de 15 HP, 230 volts
1 traçador pequeno p|madeira, de 14", movida pelo motor A.
1 serra circular dupla, de 14", movida pelo motor de 7 1|2 HP e 230 volts.
1 meia esquadria, á pé, movida pelo motor A.
1 meia esquadria, á mão.
1 machina dupla de respigar, movida pelo motor de 5 HP, 230 volts.
1 machina horizontal de furar quadrado e redondo, motor de 15 HP, 230 volts.
2 cavalletes com sargento.
2 tornos de bancada.
1 machina de circular com engrenagem de puxar madeira, de 16", movida por um motor de 7 1|2 HP., 230 volts.
1 dita dupla de apparelhar, de 24", movida por um motor de 20 HP, 230 volts.
1 engenho rapido para toras, de 36", movido por um motor de 75 HP, 230 volts.
1 dito pequeno para couçoeiras, de 22", movido por um motor de 15 HP, 230 volts.
1 extractor para serragem (desmontado) com motor de 55 HP., 230 volts.
2 carros para o serviço das officinas.
3 talhas patentes.

*Primeiro andar*

4 motores BCDE, de 15 HP e 230 volts, cada um, com 4 transmissões de m. 13,70, m. 13, m. 14,60 e m. 15.

2 machinas de esmeril para as ferramentas das plainas BB, sendo uma pequena

1 dita, serra circular, de esmeril.

1 dita esmeril, para serra de engenho B.

1 torno para limagem das serras de fita de 5 HP e 220 volts.

2 ditos de bancada.

1 prensa para soldagem das serras de engenho.

1 bigorna.

1 esmeril duplo á mão.

2 forjas de ventoinha.

1 machina para fazer balaustres redondos (desmontada).

1 dita para abrir gravuras (desmontada).

1 prensa para desempenar serras.

1 serra circular dupla, de 14" C.

1 machina de desempenar de 16" C.

2 serras de fita, de 18".

3 ditas Tico-Tico".

1 lixadeira de placa e pião C.

1 machina de furar redondo e horizontal C.

1 torno grande com o respectivo motor de 5 HP e 230 volts.

1 " " " " " " " 3 HP " " "

1 " pequeno " " " " " 1|2 HP " " "

1 " " " " " " " 1|2 HP " " "

1 serra circular de 18".

1 machina de desempeno e rebaixadeira D.

1 " " respigar, dupla D.

2 lixadeiras de placa e cylindro E D.

1 tupia universal.

1 machina de furar redondo, vertical e horizontal B.

1 " " " quadrado e vertical C.

1 serra de fita de 15'4" C.

1 machina de desengrossar madeira, de 24" E.

1 tupia dupla E.

1 lixadeira grande, de 31" (desmontada).

1 machina de abrir malhetes.

2 machinas de esquadria, de 1|2" a pé.

2 cavalletes com sargentos.

1 torno de bancada.

6 polias de diversos tamanhos.

2 rebolos grandes, de 3'0 de diametro.
1 dito pequeno, de 2'0 de diametro.
3 carros para o serviço.

*Edificio n. 8 — Bombas electricas para esgotar os diques*

Está edificado no lado norte da ilha, entre as officinas de caldeireiros de ferro e carpinteiros. Tem orientação para o sul da ilha. Nelle estão montadas as bombas electricas do serviço de esgoto dos dois diques.

*Edificio n. 9 — Officina de Caldeireiros de Ferro*

Consta de um só pavimento, onde estão montadas todas as machinas concernentes aos trabalhos de calderaria de ferro. Em uma das faces deste edificio está construido um deposito, onde estão guardadas ferramentas diversas pertencentes á mesma officina. A sua orientação é para oeste. No seu lado norte existe um barracão, que serve de escriptorio ao contra-mestre de construcção naval e de deposito de ferramentas.

Alli existe tambem um outro deposito, onde estão guardados botijões de oxygenio e hydrogenio e bem assim oleo combustivel.

*Machinas e ferramentas*

1 machina com motor E, n. 52, para cortar e punçar chapas.
1 " E n. 53 com motor para cortar vergalhões e furar.
3 " E n. 54, com motor, para escariar.
1 " E, n. 55, para curvar cantoneiras e punçar, com motor.
1 " E n. 57, com motor, para cortar e punçar chapas.
1 " E n. 56, com motor, para furar (de braço).
1 " E n. 61, radial, com motor, para cortar cantoneiras.
1 dita para cortar tubos.
2 cylindros para dobrar chapas, n. 68 e 68 A, com motores.
1 machina de fazer rebites, com motor.
1 " pequena, de mão, para cortar e punçar.
1 forno para esquentar rebites.
1 bomba de pressão hydraulica.
1 rebolo de esmeril, com motor.
2 fornos pequenos.
1 forno grande para chapas.
1 desempenador.
1 desempenador em secções.
1 reservatorio e manometro de ar comprimido.
1 bomba de pressão hydraulica.
1 bomba de ar comprimido.

2 tanques para oleo.
2 fornos portateis para esquentar rebites.
2 massaricos a oleo, novos.
1 prensa para chapas.
1 cylindro medio, para chapas de 12,5'0 x 10'0.
1 ventilador marca "Bufalo".
1 rebolo de pedra commum.
8 forjas de ar comprimido.
6 guindastes de columna.
2 " grandes ns. 5 e 6, pegando 10 toneladas cada um.
3 massaricos a oleo.
7 gazometros de gaz acetylene, sendo 2 grandes, 3 pequenos e 2 americanos.
3 bigornas.
1 bancada com torno.
1 cylindro de dobrar chapas, typo médio.
42 forjas portateis, sendo 18 em concerto.

*Edificio n. 10 — Officina de Caldeireiros de cobre*

Tem este edificio um só pavimento. A officina fica contigua á dos ferreiros, com entrada para o lado leste da ilha. Estão installadas nelle diversas machinas. Tem interiormente um bailéo, onde está installada a officina de bombeiro hydraulico e soldador.

*Machinas e ferramentas*

1 machina de curvar canos, com motor de 5 HP.
1 tanque para oleo, com motor de 2 HP.
3 forjas pequenas, de ar comprimido a oleo.
1 forno de recozer, a oleo.
4 tornos de bancada.
1 guindaste de 1 tonelada.
1 desempenador de ferro, de 6'0 x 12'0.
1 dynamo de transmissão.

*Edificio n. 11 — Officina de Ferreiros*

Esta officina occupa o mesmo edificio onde está installada a de caldeireiros de cobre. Occupa a metade do edificio e tem orientação para oeste e sahida para o mesmo lado.

*Machinas e ferramentas*

3 martinetes ns. 1, 2 e 3, (grande, medio e pequeno).
2 fornos a oleo, sendo um grande.

2 guindastes com força de 2 toneladas cada um, com motor electrico.
1 ventilador com motor electrico.
9 forjas de ar comprimido.
4 forjas volantes.
13 bigornas grandes.
2 serras, sendo uma circular, com motor electrico.
1 desempenador.
2 sueças.
1 deposito de ar comprimido.
2 tornos de bancada.

### 4° — Officina fluctuante

Para attender a pequenos concertos urgentes, foi installada, no antigo navio *Espirito Santo*, construido em 1875, uma officina fluctuante, que se compõe dos seguintes machinismos:

1 machina e caldeira typo "Locomovel", de 15 HP.

1 dynamo typo "Edison", 110 volts, 100 amps.

1 burrinho de alimentar a caldeira.

2 machinas dynamo-electricas, typo "Blanchard", 35 kw, 320 rotações, 125 volts e 280 amps.

1 gerador de 115 amps. 110 volts e 250 rotações, typo "Siemens Brothers & C^ia^", corrente continua, ligado directamente a um motor a vapor, vertical, typo "Taugyer" força 15 HP.

1 torno grande, accionado por um motor de 1.500 rotações, 23 1 2 amps. e 3 HP.

2 tornos pequenos accionados por um motor de 1.500 rotações, 16 1 2 amps. e 2 HP.

1 machina de furar accionada por um motor de 1.100 rotações, 23 1 4 amps... e 3 HP.

1 serra para ferro accionada por um motor de 1.150 rotações 2,2 amps e 1 4 HP.

1 machina esmeril accionada por motor de 1.800 de 17,5 amps e 3 HP.

1 bomba para esgoto accionada por motor de 1.150 rotações, 12,1 amps e 3 HP.

1 bomba centrifuga accionada por motor de 1.250 rotações, 12,5 amps e 1 1 4 HP.

1 motor typo "Aston", de 750 rotações, 58 amps e 7 1 5 HP accionando por transmissão as seguintes machinas:

1 machina de broquear.
1 torno revolver.
1 fraise.
1 torno mechanico.
1 plaina.

1 motor typo "Aston", de 750 rotações, 14 amps., e 2 1 2 HP, movendo por transmissão as seguintes machinas:

1 machina de atarrachar parafusos.
1 rebolo.

1 motor typo "Lloyd Arsenal", de 100 v., 9 amps e 1|8 HP, movendo por transmissão uma machina pequena de furar em bancada.

1 motor "Aston" de 1.250 rotações, 75 1|2 amps e 10 HP movendo por transmissão uma serra circular para madeira.

1 motor "Aston" de 750 rotações, 58 amps e 7 1|2 HP movendo por transmissão uma thesoura e um ponção do serviço dos caldeireiros de ferro.

1 motor "Aston" de 750 rotações, 58 amps. e 7 1|2 HP, movendo por transmissão um ventilador para as forjas.

1 machina de furar de 4" (não está montada).

1 " pequena de bancada, para furar á mão.

1 thesoura e 1 ponção, com volante, para furar, á mão.

*Sobresalentes*

1 motor "Aston" de 750 rotações, 16 amps e 2 HP.

1 motor "Aston" de 870 rotações, 8,4 amps e 1 HP.

11 tornos de bancada (na officina de machinas).

2 tornos de bancada (na officina de caldeireiros de cobre).

2 tornos de bancada (na officina de soldador).

1 torno de volante (na officina de soldador).

1 torno de bancada (na officina de caldeireiros de ferro).

2 macacos de furar, á mão.

1 gazometro fixo para o serviço de soldar a oxy-acetylene.

2 gazometros volantes para o serviço de soldar a oxy-acetylene.

9 talhas patentes diversas.

1 machina de virar cantoneiras.

5° — PONTES, GUINDASTES E VIA FERREA

Na ilha existem duas pontes de madeira de lei, uma na parte sul e outra na parte oeste.

Para a movimentação do material pesado dispõe a ilha de 2 guindastes da "The Brown Hoistering Machinery C°", de Cleveland, com o poder de levantar pesos de 4.000 a 13.800 kilos, em uma distancia de 5m,50 a 16m,00.

Um guindaste corre sobre trilhos de bitola larga entre os dois diques, no sentido do seu comprimento, e o outro corre sobre trilhos da mesma bitola ao longo do caes, no lado norte até ao lado oeste. A ilha dispõe tambem de outro guindaste: este é de apenas 4 toneladas e serve especialmente para o serviço do almoxarifado.

Uma via ferrea de bitola estreita circumda a ilha, servindo ás officinas e ao almoxarifado. Sobre esta linha correm a locomotiva "José Duarte" (ex-Labor) e 14 vagões: 4 grandes, 4 médios, 4 pequenos e 2 caçambas.

## ILHA DA CONCEIÇÃO

Os bens do Lloyd nesta ilha podem ser divididos deste modo: 1°. Terrenos; 2°. Deposito de carvão; 3°. Officinas e escolas; 4°. Carreiras; 5°. Pedreiras; 6°. Pontes, guindastes e via ferrea.

### 1° — Terrenos

HISTORICO — Em 1906, augmentando o serviço na ilha de Mocanguê, verificou-se que essa ilha já era pequena para as necessidades do Lloyd; a carreira para pequenas embarcações já não podia mais funccionar naquella ilha, onde o pequeno espaço disponivel devia ser occupado por novas officinas. O Dr. Ruarque de Macedo procurou por isso, nas visinhanças novos terrenos, e, em 1908, adquiriu parte da ilha da Conceição, para alli transferir a carreira e alli installar novas officinas.

Os terrenos adquiridos abrangiam terrenos proprios, terrenos de marinha e accrescidos e as bemfeitorias seguintes:

10 casinhas de pedra, cal e tijolos, terreas, para moradia;
1 avenida com 42m,80 de frente e um puxado coberto de zinco;
1 casa de beira mar, de 7m,15 x 11m,00, servindo de ferraria;
2 barracões para deposito;
1 coberta de zinco (estrebaria);
1 deposito para agua;
1 carreira e estaleiro com barracão de zinco e tanque de pedra para agua
2 pedreiras.

*Posição* — Os terrenos occupam um triangulo na parte sudoeste da ilha, triangulo cujos lados os dividem dos terrenos dos Srs. Wilson & C°, ao norte, das da Leopoldina Railway, a leste, e do mar, ao sudoeste.

A ilha da Conceição fica na bahia do Rio de Janeiro, pertence á freguezia de São Lourenço de Nietheroy e se acha situada entre a terra firme, a leste, e as ilhas do Cajú, Mocanguê Grande, Mocanguê Pequeno e Vianna.

*Superficie e dimensões* — O triangulo occupado pelos terrenos mede 115.000 metros quadrados, approximadamente. O lado maior mede uns 800 metros de comprimento.

Os terrenos de marinha e accrescidos tem os numeros 639 e 649 A, medindo os terrenos de marinha 748 metros e os accrescidos 112 metros de frente.

*Titulos de propriedade* — Os terrenos proprios, com pedreiras, casas e bemfeitorias, bem como o dominio util sobre os terrenos de marinha e accrescidos foram adquiridos do Sr. Manoel de Almeida Neves e sua mulher Rosa Alcino de Almeida Neves, por escriptura publica de 23 de Janeiro de 1908 (Tabellião Evaristo Lôbo Cs. 18 e seguinte) pela quantia de Rs. 300:000$000, paga em prestações, a ultima das quaes foi satisfeita em 23 de Fevereiro de 1909.

Aos terrenos de marinha e accrescidos se refere a carta de aforamento de 27 de Maio de 1908, assignada pelo Dr. David Campista, ministro da Fazenda, e registrada em 29 do mesmo mez na Directoria do Expediente do Thesouro Nacional. A transfe-

rencia para o Lloyd Brasileiro dos terrenos, predios e accrescimos, effectuada em 9 de Março de 1911, consta do livro de transcripções dos immoveis n. 3H do official do Registro Geral de Hypothecas da Comarca de Nictheroy, José Hugo Kopp.

O fôro annual é de Rs. 14$400.

### 2° — DEPOSITO DE CARVÃO

A ponta oeste dos terrenos, numa superficie de cerca de 8.000 metros quadrados, serve de deposito de carvão. O deposito é servido por uma ponte de madeira, a que atracam navios e pontões, e por um caes sobre o qual passa uma linha ferrea a serviço dos guindastes.

O serviço é facilitado por 2 guindastes moveis de uma tonelada e 2 guindastes fluctuantes.

Trabalha no carvão uma turma de cerca de 250 carvoeiros, para dormitorios dos quaes existem na ilha dois edificios de um só pavimento, um de tijolo coberto de telhas e outro de madeira coberto de zinco. (Edificios ns. 4 e 5).

### 3° — OFFICINAS E ESCOLAS

*Edificio n. 1 — Escriptorio e deposito*

(Area m2 63,84)

Este edificio tem um só pavimento. Nelle funccionam o escriptorio do mestre geral, o deposito do Almoxarifado de Mocanguê, o escriptorio do Almoxarifado do carvão e o serviço do ponto. E' todo construido de madeira e coberto de telhas e está situado na parte sul da ilha. Na parte norte deste predio existe um pequeno barracão de madeira, coberto de zinco, no qual está installado o quadro geral das chapas dos operarios.

A área do barracão é de 29m,88.

*Edificio n. 2 — Padaria*

(Area m2 98,40)

Tem um só pavimento; é construido de tijolos e está coberto de telhas. Possue grande forno, masseiras electricas, etc. Fica na parte sul.

*Edificio n. 3 — Deposito*

(Area m2 228,75)

Consta de um só pavimento; é de tijolos e está coberto de telhas. Serve para guardar diversos machinismos. Fica na parte sul.

*Edificio n. 4 — Dormitorio*

(Area m2 431,25)

Consta de um só pavimento. Tem a mesma construcção que os dois acima descriptos. Serve de dormitorio dos carvoeiros. Nos seus fundos existe um deposito de material e ao seu lado uma cozinha. Acha-se situado na parte sul da ilha.

*Edificio n. 5 — Dormitorio*

(Area m2 180,00)

Consta de um só pavimento e é de madeira coberto de zinco. Serve de habitação dos vigias e mais trabalhadores. Está situado ao sul da ilha.

*Edificio n. 6 — Deposito*

(Area m2 37,95)

Consta de um só pavimento. E' de tijolos com cobertura de zinco. Actualmente serve de deposito de diversos materiaes. Nos fundos acha-se em construcção um pequeno puxado de tijolos e telhas, onde serão installados banheiros para os carvoeiros. Acha-se situado na parte sul da ilha.

*Edificio n. 7 — Officinas*

(Area m2 4.964,60)

Consta de um só pavimento. E' construido de madeira e coberto de zinco e vidro. Está situado na parte sul e orientado para oeste. Estão nelle installadas as seguintes officinas: Electricidade, Modelagem, Machinas, Caldeireiros de ferro, Ferraria e Fundição, Deposito de ferramentas, etc.

*Machinas e ferramentas das officinas:*

(Officina de machinas)

3 tornos mechanicos, grandes.
14 " pequenos.
5 machinas de aplainar.
5 " " furar.
3 " " atarrachar, com os competentes conconetes.
1 machina de mão, para furar.
1 " " contornar.
1 " broquear, horizontal.
1 talha para 1.000 kilos.
1 " " 500 "

1 placa Universal, para o torno mechanico, de 8" (quebrado).
1 " " de 10"
1 " " " 18"
2 placas " " 20"
2 " " " 16"
9 " para torno mechanico, de 18", 14", 24", 26", 36", 38", 40", 42" e 52".
2 " de 20".
2 " " 78".
31 tornos de bancada.
92 brocas diversas para as machinas de furar.
15 buchas (matrizes) para as machinas de furar.
16 alargadores conicos e parallelos, diversos diametros.
6 catracas, para furar a mão, sendo 2 grandes.
45 chaves de diversos diametros.
6 chaves de caixa.
2 jogos de lettras (grande e pequeno).
1 caixa de machos e tarrachas.
12 jogos de machos, rosca ingleza, de 5|8" a 1 1|2".
10 machos, palmatorias, com conçonetes, de diversas dimensões.
30 barrilhetes de aço, para fazer conçonetes.
40 porcas de aço, para alisar roscas.
1 machina de mão, para cortar tubos.
2 pares de parallelas de ferro.
2 engenhos de columna, para catraca.
5 abraçadeiras de ferro, para prender obras.
Mandris para machina de contornar.
2 chaves de gripha.
8 desandadores de machos.
15 talas de madeira.
4 cantoneiras de ferro para prender obras.
2 arcos de serra.
2 lunetas para tornos.
2 macacos pequenos.
4 talhadeiras de aço.
21 ferramentas de aço, para aplainar.
1 machina de furar, á mão.
1 motor electrico, para broquear, de 3 HP.
1 guindaste electrico, de 15 tons. com 2 motores, sendo um de 3 cavallos e outro de 5.
1 caixa com rebolo, com 40"x7".
1 dita para esmeril.
1 tanque para oleo, com capacidade para 100 litros.
1 " " kerozene com capacidade para 25 litros.

1 torno para prender canos.
1 marreta de cobre.
1 tanque de ferro, para agua.
1 forja.
4 corta-a-frios.
1 bigorna de 150 kilos.
1 malho.
1 marreta.
5 assentadores.
10 tenazes.
3 chaves inglezas, grandes.
2 ditas pequenas.
1 arco de serra pequeno.

*Officina de Caldeireiros de ferro*

1 machina de Witheworths Manchester, de 126", com ponção e thesoura para furar e cortar chapas e cantoneiras até 1|2".

1 dita T. Shanks Hojston, idem, idem, accionando uma thesoura de cortar cantoneiras até 3|4".

1 dita movida á mão, idem, idem, até 1|4" (em máo estado).
1 dita, menor, idem, idem, até 3|16".
1 dita para cortar, atarrachar e alargar tubos (em máo estado).
1 dita de furar chapas e cantoneiras, typo Balford.
1 dita, idem, idem, menor.
16 machinas para cravar tubos.
4 barbequins.
1 macaco perfurador, para bancada, typo Tootsmiths.
1 guindaste para transporte de material pesado.
2 turcos para facilitar o trabalho de perfuração de chapas.
1 rollo para ageitar chapas (em máo estado).
9 massaricos completos e accessorios.
1 gazometro para carbureto.
1 desempeno de ferro fundido.
4 forjas fixas.
9 " " ambulantes, do serviço externo.
2 guindastes pequenos, do serviço das forjas, (em máo estado).
1 rebolo.
4 tornos de bancada.
1 thesoura de cortar chapas, de 1|32".
1 tanque de abastecimento d'agua potavel.
1 gazometro de baixa pressão para carbureto.

1 massarico, typo Imperial, para traçar chapas.
1 torno para trabalho das chapas.
1 serra de cortar tubos.
1 machina de cortar tubos, com motor electrico de 3 HP.

*Machinas da usina de força*

1 machina motora, de 150 HP.
2 caldeiras multibulares accionando alternadamente uma machina motora da força de 80 cavallos, com 4 fornalhas e 2 filtros.
1 bomba de alimentação.
1 bomba de circulação.
1 machina de luz, de 220 volts. 182 amps., e 54 HP.
2 " de " auxiliares, 110 volts, cada uma, 100 amps e 15 HP.
1 dita, idem, idem, de 110 volts, 36 3|10 amps e 4 HP.
1 compressor de ar, de 8'x8', de 150 lbs. de pressão.
1 machina frigorifica (não funcciona).
2 quadros de distribuição de força e luz.
1 ventilador com machina a vapor, conjugada.

*Officina de Ferreiros*

2 martinetes a vapor, sendo um grande.
5 forjas mechanicas, grandes.
1 motor grande, de ar comprimido.
1 forja n. 1.
1 bigorna.
1 torno de bancada.
1 preguiça para descansar obras pesadas.
2 turcos para facilitar o trabalho em peças de grande peso.
1 mesa de ferro para collocar obras.
1 bigorna.
Forja n. 2.
" n. 3.
" n. 4.
" n. 5.

*Officina de Caldeireiros de Cobre*

2 tornos de bancada.
1 machina de canal, á mão.
2 forjas mechanicas, pequenas.
1 dita, á mão, idem.

*Officina de Modeladores*

4 tornos grandes.
2 ditos pequenos.
1 serra de fita.
2 traçadores.
1 bancada de limar serra de fita.
1 machina desmontada, nova, para fazer machos.
2 rebolos.
1 motor com transmissão, de 32 HP, 210 volts. e 102 amps.

*Officina de Fundição*

1 guindaste electrico de 12 1|2 toneladas com 2 motores de 210 volts, com força de 3 HP. e 5 HP.
1 dito de 2 toneladas, com 2 motores de 110 volts e com força de 2 HP. cada um.
1 ventilador com motor electrico de 15 HP. e 230 volts.
3 fornos á carvão para derreter ferro.
2 ditos á oleo. para bronze.
4 ditos á oleo, com cadinhos.
1 fogão á oleo.
1 motor electrico de 2 HP e 110 volts.
1 forno á oleo, em construcção.
1 reservatorio para ar comprimido, com 150 lbs. de pressão
1 dito para oleo com capacidade para 10 tambores.
1 machina de engrenagem, para moldagem.
1 moenda com dynamo.
2 peneiras automaticas.
1 elevador automatico.
1 machina de furar, á mão.
1 dita com dynamo, para furar.
1 dita para fazer machos.
1 dita de esmeril.
1 tambor para rebarbar obras.
1 polidor de obras.
3 prensas automaticas, estando duas por montar.
1 carro grande de ferro, para seccar obras.
1 guindaste de lança.
1 estufa para seccar obras.
7 panellas grandes de diversas tonelagens.
1 motor de transmissão de 220 volts e 32 HP.
12 panelas pequenas de 80 e 120 kilos.
2 balanças, sendo uma de 4.000 kilos e outra de 200 kilos.

*Edificio n. 8 — Deposito e Almoxarifado*

(Area m2 600,40)

E' construido de madeira com cobertura de zinco. Divide-se em duas partes. Uma serve de deposito de materiaes das officinas e a outra é occupada pelo Almoxarifado de Mocanguê. Acha-se situado na parte sul.

*Edificio n. 9 — Gabinete Medico*

(Area m2 34,20)

E' construido de tijolos e coberto de telhas. Está situado na parte sul da ilha e tem orientação para oeste.

*Edificio n. 10 — Usina de Oxygenio*

(Area m2 273,50)

Esta usina está installada em dois edificios terreos, a pequena distancia um do outro. São construidos ambos de tijolos e cobertos de telhas. No primeiro está a casa de força e no segundo, com dois compartimentos, estão installados os machinismos, etc. da producção dos gazes. Existem na parte externa, a leste, dois gazometros com capacidade para 100 m3, um tanque, uma caldeirinha para o preparo da agua distillada e mais 3 caixas d'agua com a capacidade media de 8.000 litros cada uma.

*Machinismos*

1 turbina com gerador de 120 HP, 250 volts. e 400 amps.
1 bomba de ar com circulação conjugada a um condensador.
1 bomba a vapor.
2 ventiladores electricos de 220 volts.
1 conversor de 90 HP, 350 amps. e 220 volts. com as respectivas distribuições.
2 compressores com motores electricos de 15 HP cada um. Alta pressão.
2 ventiladores electricos de 220 volts.
1 burrinho com motor.
1 bomba de vacuo com o respectivo motor de 8 1|2 amps., 110 volts. 1|5 HP
1 dita de pressão hydraulica.
27 electrolyses completos para a producção de gaz.
1 apparelho completo para a analyse de gaz.
1 torno com motor.
1 torno de bancada.
1 bancada com 10 gavetas.

1 machina de furar (desmontada).
2 gazometros.
1 caldeira para distillação d'agua.
1 tanque para agua (alimentação da caldeira).
1 deposito para agua distillada.
81 botijas vasias (oxygenio e hydrogenio).

*Edificio n. 11 — Deposito*

(Area m2 97,65)

Este edificio, de um só pavimento, tem, na parte norte, um puchado; é construido de pedra e cal e está coberto de telhas. Serve de deposito de material electrico.

*Edificio n. 12 — Deposito*

(Area m2 100,50)

Este edificio é construido de madeira, tendo cobertura de zinco. Fica junto á pedreira e serve de deposito de ferramentas, etc.

*Edificio n. 13 — Deposito*

(Area m2 4,50)

Está contiguo ao anterior; é de tijolos e serve para deposito de dynamite

*Edificio n. 14 — Deposito*

(Area m2 303,30)

E' uma cobertura de zinco com pilastras de cimento. Serve de deposito de peças fundidas destinadas ao Almoxarifado. Fica situado ao sul da ilha e tem orientação para o mesmo lado.

*Edificio n. 15 — Carpintaria*

(Area m2 473,80)

E' uma coberta de zinco. Fica na parte sul da ilha.

*Machinismos*

1 serra dupla de fita.
1 parallela para soldar serra de fita

1 machina grande, de aplainar e machear.
1 " de desempenar
1 " de furar.
1 " de esmeril.
1 " de amolar ferramentas de aplainar.
1 bancada para limar serra de fita.
1 rebolo grande em máo estado.
1 carrinho de mão.
11 cavalletes fixos, para descurvar tóras.
1 bigorna.
1 serra de mão.
1 motor de 32 HP, 210 volts, e 120 amps.
1 " de 10 HP, 110 volts. e 78 1|2 amps.
1 " de 3 HP, desmontado, de 110 volts. e 20,8 amps.

*Edificio n. 16 — Dormitorio*

(Area m2 74,70)

Este edificio consta de um só pavimento. E' construido de tijolos e coberto de telhas. Tem 6 quartos. Serve de dormitorio dos vigias e remadores. A éste fica-lhe uma pequena dependencia onde estão installados um banheiro e um deposito de gazolina. Está situado na parte sul do cáes e tem orientação para oéste.

*Edificio n. 17 — Casa de moradia*

(Area m2 259,53)

Este edificio está construïdo na encosta do morro e tem orientação para o sul. Possue 5 quartos, 2 salas, copa e cosinha. E' de um só pavimento. Do lado oeste existem 2 pequenas construcções de tijolos e cobertas de telhas, onde estão installados o banheiro e 2 privadas.

*Edificio n 18 — Escolas Profissionaes*

E' de construcção solida e de grandes dimensões. Este edificio destinava-se ás escolas profissionaes do Lloyd. A sua base é de cimento armado. Está situado na parte sul da ilha. As suas obras acham-se paralysadas.

*Edificio n. 19 — Enfermaria*

(Area m2 161,94)

Este edificio tem 2 pavimentos. E' construido de tijolos e está coberto de telhas. Possue diversos compartimentos para doentes, uma sala de operações, dispensa, cosinha, privada, etc. Fica na parte sul do cáes e tem orientação para oeste.

*Edificio n. 20 — Casa de moradia*

(Area m2 53,25)

Tem um só pavimento. Construido de tijolos e coberto de telhas. Tem 3 quartos e duas salas, cosinha e privada. Está situado na parte leste e tem orientação para o mesmo lado.

*Edificio n. 21 — Casa de moradia*

(Area m2 66,30)

Identico ao edificio anterior.

*Edificio n. 22 — Casa de moradia*

(Area m2 88,40)

Identico ao edificio n. 20.

*Edificio n. 23 — Casa de moradia*

(Area m2 78,40)

Consta este edificio de um só pavimento, possue 3 salas, 3 quartos, cosinha, tanque, etc. Está situado no cáes e tem orientação para oeste.

*Edificio n. 24 — Casa de moradia*

(Area m2 57,40)

Tem um só pavimento e possue 2 salas, 3 quartos, cosinha, privada, etc. Está situado no caes.

*Edificio n 25 — Casa des moradia*

(Area m2 66,30)

Consta de um só pavimento e tem 2 quartos, 2 salas e saleta, cosinha, etc. Fica na parte leste da ilha.

*Edificio n. 26 — Casa de moradia*

(Area m2 49,70)

Consta de um só pavimento e tem 2 salas, 2 quartos, saleta, cosinha, dispensa. Fica na parte leste da ilha.

*Edificio n. 27 — Deposito*

(Area m2 26,84)

Consta de um só pavimento .E' construido de tijolos e coberto de zinco. Serve de deposito de materiaes das lanchas e rebocadores em concerto. Fica situado na parte leste da ilha.

*Edificio n. 28 — Barracão*

(Area m2 31,28)

E' um barracão coberto de zinco. Tem uma sala, um quarto e cosinha. E' construido no alto do morro, na parte leste da ilha e serve para moradia.

*Edificio n. 29 — Barracão*

(Area m2 18,92)

E' de madeira, coberto de zinco. Tem um quarto, uma sala e cosinha. Fica no alto do morro, a leste. Serve de moradia.

*Edificio n. 30 — Barracão*

(Area m2 40,32)

E' um barracão de madeira, coberto de telhas. Tem 2 salas, 2 quartos e cosinha. E' construido no alto do morro, a leste. Serve de moradia.

*Edificio n. 31 — Officina*

(Area m2 369,15)

Nesse edificio esteve installada a officina de velame.

---

NOTA — Todas as construcções acima descriptas são dotadas de luz electrica e agua encanada.

## IV — CARREIRAS

Na parte leste da ilha existe uma cobertura de zinco com deposito de ferramenta e um bailéo com bancadas.

Alli é que se acham tres carreiras para lanchas, rebocadores, saveiros, etc., occupando um terreno com 110 metros de testada e uma area de 5.830 m2.

No serviço das carreiras são empregados os seguintes machinismos:

1 caldeirinha.

1 guincho a vapor, para o encalhe de embarcações.

2 guinchos a mão, idem.

2 depositos de aguas pluviaes.

1 machina para picar chapas.

2 carros grandes para encalhe de embarcações.

3 ditos pequenos, idem.

## V — PEDREIRAS

Para o serviço das pedreiras, a cargo dos operarios da "Turma mixta", é empregado:

1machina de furar pedra, accionada a ar comprimido.

1 caldeira com machina a vapor, para amassar cimento, montada em um carro.

6 carrinhos de mão.

2 talhas patentes de 2.000 kilos cada uma.

1 talha pequena, de cabo.

1 armação de serra.

## VI — PONTES, GUINDASTES, TANQUES PARA AGUA E VIA FERREA

Na ilha existem para embarque e desembarque de pessoas 5 pontes de madeira, e para atracação de navios, no deposito de carvão, uma ponte de 10m.15.

Além de 2 guindastes de 1 tonelada, sobre trilhos, para o serviço do carvão, funcciona a serviço do caes um guindaste a vapor de 15 toneladas, com movimento sobre uma linha de bitola larga.

Existem 3 tanques para agua potavel com a capacidade de 10 tons. cada um.

Uma linha de bitola estreita serve ás officinas e liga estas aos estaleiros, na parte leste da ilha. Sobre esta linha são movidos 6 vagonetes.

## IMMOVEIS

### CAPITAL FEDERAL

*1 — Um terreno* de m. 20 x 30, na Avenida Rodrigues Alves (ex-Caes do Porto).

*Antigo proprietario* — Commissão das Obras do Porto.

*Titulo de propriedade* — Carta-sentença de 14 de Dezembro de 1905, do Sr. Juiz da 2ª Vara Federal.

*Preço* — 240:000$000.

*Observações* — Este terreno ainda não foi entregue ao Lloyd, por não ter sido procurado.

*2 — Um edificio,* á praça Servulo Dourado, com machinismos da lavanderia do Lloyd.

*Preço na escripta* — 128:579$111.

### ESTADO DO RIO DE JANEIRO

*3 — Nictheroy* — 1 terreno fronteiro aos predios ns 10. e 12 da rua Barão de Mauá.

*Preço* — 2:000$000.

*Observações* — O preço é approximado, pois não consta da escripta.

### ESTADO DO ESPIRITO SANTO

*4 — S. Matheus* — 1 trapiche á rua Espirito Santo, á margem do rio S. Matheus, limitado ao norte pelo mar, a leste por terrenos baldios, ao sul por terrenos de servidão do mesmo trapiche e a oeste por terrenos baldios. Tem 3 portas para o norte, 2 portas para o sul e 2 janellas para o leste , e uma ponte sobre o rio.

*Vendedor* — Manoel Bento Conde e sua mulher.

*Titulo de propriedade* — Escriptura de 9 de Junho de 1908 do Tabellião Evaristo, Livro 798, Fls. 7.

*Preço na escripta* — 10:000$000.

### ESTADO DA BAHIA

*5 — Caravellas* — 1 trapiche á rua do Commercio n. 28, constando de um sobrado de pedra e cal, coberto de telhas de barro, com 4 portas de frente no pavimento ter-

reo e 4 janellas no pavimento superior e uma ponte maritima sobre 3 pegões de pedra e cal, assoalhada e gradeada de madeira.

*Vendedor* — Coronel Joaquim Muniz d'Almeida, residente no termo de Alcobaça (Comarca de Caravellas).

*Titulo de propriedade* — Escriptura de 1º de Maio de 1909.

*Preço na escripta* — 29:882$980.

ESTADO DE ALAGOAS

*6 — Penedo* — 1 trapiche.

*Vendedor* — Antonio Vaz de Carvalho.

*Titulo de propriedade* — Escriptura de 7 de Janeiro de 1903. (Tabellião Tupinambá).

*Preço na escriptura* — 14:000$000.

ESTADO DE SERGIPE

*7 — Aracajú* — 1 trapiche em terreno proprio.

*Vendedor* — Antonio Vaz de Carvalho.

*Titulo de propriedade* — Escriptura de 7 de Janeiro de 1903 (Tabellião Tupinambá).

*Preço na escripta* — 27:640$000.

*8 — Aracajú* — 1 terreno.

*Vendedor* — Antonio Vaz de Carvalho.

*Titulo de propriedade* — Escriptura de 7 de Janeiro de 1903 (Tabellião Tupinambá).

*Preço na escripta* — 400$000.

*9 — S. Christovão* — 1 sitio, denominado Gamelleira e 1 trapiche denominado "Pedreiras".

*Vendedor* — Antonio Vaz de Carvalho.

*Titulo de propriedade* — Escriptura de 7 de Janeiro de 1903 (Tabellião Tupinambá).

*Preço na escripta* — 3:000$000.

ESTADO DO PIAUHY

*10 — Amarração* — 1 trapiche situado á margem do rio Igaampú

*Vendedor* — Antonio Vaz de Carvalho.

*Titulo de propriedade* — Escriptura de 7 de Janeiro de 1903 (Tabellião Tupinambá).

*Preço ne escripta* — 100$000.

ESTADO DO PARÁ

*11 — Belém* — 1 terreno á rua Marquez do Pombal n. 1, de m2 932,75.

*Vendedor* — Antonio Vaz de Carvalho.

*Titulo de propriedade* — Escriptura de 7 de Janeiro de 1903 (Tabellião Tupinambá).

*Preço na escripta* — 35:000$000.

ESTADO DO PARANÁ

*12 — Paranaguá* — 1 terreno de 1.172 metros quadrados e respectivas marinhas, foreiro á Municipalidade, á rua Cinco de Julho, medindo m. 17,50 de frente por m. 67 de fundos. E' limitado ao norte pelo mar, ao sul pela rua Cinco de Julho, ao leste pelos terrenos de Alfredo Eugenio & Cia. e a oeste pelos terrenos da "Companhia Paraná Industrial".

*Vendedor* — Antonio Vaz de Carvalho.

*Titulo de propriedade* — Escriptura de 7 de Janeiro de 1903 (Tabellião Tupinambá).

*Preço na escriptura* — 2:000$000.

ESTADO DE MATTO GROSSO

*13 — Corumbá* — 1 casa, á rua S. Gabriel.

*Vendedor* — Antonio Vaz de Carvalho.

*Titulo de propriedade* — Escriptura de 7 de Janeiro de 1903 (Tabellião Tupinambá).

*Preço na escripta* — 10:000$000.

*14 — Corumbá* — 1 terreno no Morro do Conselho, á margem direita do rio Paraguay, entre Forte Coimbra e Albuquerque, tendo por limite oriental a linha meridiana que passa pelas casas que a Companhia Alto Paraguay mandou construir á margem do Paraguay, extendendo-se 276 braças o sul e 474 braças ao norte das ditas casas. O terreno é um quadrado medindo 750 braças em cada lado; sua superficie é de 562.500 braças quadradas ou 272 hectares.

*Vendedor* — Antonio Vaz de Carvalho.

*Titulo de propriedade* — Titulo de dominio, de 13 de Março de 1863, assignado pelo Presidente da Provincia de Matto Grosso a favor da Companhia de Navegação do Alto Paraguay, em virtude do Art. 25 do Decreto n. 2.196, de 23 de Junho de 1858 e Aviso do Ministro do Imperio de 18 de Outubro de 1860.

Os titulos de propriedade foram registrados na Directoria de Obras Publicas do Estado de Matto Grosso, em 28 de Maio de 1877.

*Preço da escripta* — 190$000.

*Observações* — Este preço não corresponde ao valor exacto do immovel.

*15 — Corumbá* — 1 terreno á direita do rio Paraguay, medindo 125 hectares, entre Forte de Coimbra e Albuquerque.

*Vendedor* — Americo Colombo, fazendeiro no logar chamado "Puga".

*Titulo de propriedade* — Escriptura de 29 de Julho de 1907 (Tabellião Antunes da Cunha, Livro 16, Fls. 135).

*Preço na escripta* — 1:800$000.

NOTA — Este terreno foi comprado ao Estado de Matto Grosso pelo S.r Francisco José Rodrigues, em 18 de Julho de 1905, e vendido em 22 de Fevereiro de 1906 ao Sr. Americo Colombo, pela quantia de 1:000$000.

*16 — Corumbá* — 1 terreno de 1.500 braças em quadro ou 1.089 hectares, situado á margem direita do Paraguay, no logar denominado "Pedras de Amolar", a duas milhas e vinte braças acima do estaleiro dos Dourados e abaixo um pouco da foz do rio S. Lourenço.

*Vendedor* — Vide immovel n. 14.

*Titulo de propriedade* — Vide immovel n. 14.

*Preço na escripta* — 660$000.

*Observação* — Este preço não corresponde ao valor e acto. Neste terreno acha-se actualmente um pequeno povoado.

REPUBLICA DA BOLIVIA

*17 — Puerto Suarez* — 1 terreno de tres mil braças em quadro, ou seja nove milhões de braças quadradas (4.356 hectares) sitas na margem sul da Bahia de Tamengo, ou que é o desaguadoro da lagoa Caceres, a oeste de Corumbá. O terreno forma um quadrado, cujo lado norte está no prolongamento da linha leste-oeste que passa por Corumbá, ficando a 1 legua e 320 braças daquella cidade. Neste terreno ha muitas madeiras de construcção e lenha, sendo de notar que nas vizinhanças de Corumbá ha escassez de boas mattas.

Vendedor — Vide immovel n. 14.

*Titulo de propriedade* — Vide immovel n. 14.

*Preço na escripta* — 2:650$000.

*Observações* — O terreno passou sob a jurisdicção da Bolivia pelo Tratado de Petropolis de 1903. O titulo de propriedade ainda não está registrado em La Paz, capital da Bolivia. A demora nesse registro póde importar a perda do direito á propriedade.

3.ª PARTE

# AVALIAÇÃO DOS BENS

DO

# LLOYD BRASILEIRO

## AVALIAÇÃO DOS BENS DO LLOYD BRASILEIRO

O fim, que se tem em vista, é determinar o valor dos bens do Lloyd Brasileiro, na occasião em que esta empreza deixou de pertencer ao Patrimonio Nacional, em virtude de sua recente remodelação.

Organizado o Lloyd, como está, em sociedade anonyma, pareceria que esse valor deveria ser dado, de conformidade com o Decreto n. 14.577, de 28 de Dezembro de 1920, pelas acções e *debentures*, em poder do Governo; mas assim não é. As acções em poder do Governo, em numero de 149.500, representam bens do antigo Lloyd, no valor de 25.000:000$000, e mais a entrada de 4.900:000$00, em dinheiro, com que o Governo Federal julgou conveniente contribuir para a constituição do capital de movimento do novo Lloyd.

Esta ultima importancia nada tem que ver com os bens do Lloyd antigo, e constitue uma operação financeira extranha ás finalidades do nosso trabalho.

Para estabelecer o valor dos bens do Lloyd, na occasião em que se transformou em sociedade anonyma, devemos, pois, procurar outro rumo.

Quando tratamos da reorganização do Lloyd, distribuimos os seus bens em tres grupos: (1).

1° grupo — Bens com que o Governo Federal concorreu para constituir o capital do novo Lloyd, subscrevendo acções;

2° grupo — Bens que foram entregues ao novo Lloyd, para serem pagos por meio de debentures;

3° grupo — Bens que permaneceram incorporados ao Patrimonio Nacional.

Vamos avaliar os bens de cada um desses grupos.

### 1° GRUPO — BENS COM QUE O GOVERNO FEDERAL CONCORREU PARA CONSTITUIR O CAPITAL DO NOVO LLOYD, SUBSCREVENDO ACÇÕES

Tivemos occasião de referirmo-nos a esses bens e de dizer que foram avaliados em 25.000:000$000. Não será, entretanto, superfluo transcrevermos aqui o laudo da avaliação, laudo que documentará o que dissemos e que esclarecerá ainda mais o assumpto.

---

(1) Vide pag. 588.

"Laudo dos louvados incumbidos pela assembléa geral da Sociedade Anonyma Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, em 17 de Janeiro corrente. de proceder á avaliação dos bens com que, para a mesma sociedade, entra a União Federal, representando o valor das 125.000 acções por ella subscripta.

Os abaixo assignados, louvados para dar valor aos bens com que presta a União Federal o capital de 125.000 acções da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, desempenham-se do respectivo encargo pela maneira seguinte:

Descripção dos bens — Ilha do Mocanguê pequeno, situada a oeste e fronteira á ilha do Mocanguê grande, na bahia do Rio de Janeiro, municipio de Nictheroy, com uma área de cerca de vinte e seis mil metros quadrados, circumdada de caes de alvenaria de pedra, contém: dous diques, um ao lado do outro, com entradas do lado de léste da ilha e designados pelos numeros 1 e 2, com portas fluctuantes, machinas para esgotamento, cabrestantes, embarcações, ferramentas, apparelhos e accessorios para o respectivo serviço; dez edificios diversos com alicerces de alvenaria de pedra e cimento, paredes com vigamentos de ferro e enchimento de tijolos, tesouras e ripas de ferro, com área total de 7.662 metros quadrados e destinados aos seguintes mistéres: 1 *almoxarifado; 2, usina de força; 3, officina de machinas; 4, officina de electricidade; 5, caldeireiros de cobre e ferreiros; 6, caldeireiros de ferro; 7, carpintaria; 8, machinas para esgotamento dos diques; 9, escriptorio e casa do ponto*: todas estas officinas são dotadas de machinas modernas, apparelhamentos e accessorios necessarios aos fins a que são destinados; grande chaminé de cimento armado; duas pontes de madeira; tres tanques grandes de ferro para agua; rêde de encanamentos para agua e ar comprimido; via-ferrea de bitola de 60 centimetros, locomotiva e vagonetes; dous guindastes de treze toneladas sobre trilhos, e um fixo de quatro toneladas. Constitue uma dependencia desta ilha a pequena officina installada a bordo do vapor *Espirito Santo*, destinada aos reparos dos navios em transito. Ilha da Conceição, na parte que defronta a costa norte da ilha do Cajú, tendo as seguintes confrontações: ao sul e a oeste, o mar; ao norte divide com terrenos da Wilson, Sons & C°, pela linha das vertentes, e a leste com terrenos da Companhia Leopoldina, por um muro de alvenaria; esta parte da ilha tem a área de cerca de cento e vinte mil metros quadrados, é guarnecida de caes e contém as seguintes bemfeitorias: um grande edificio de madeira cobrto de zinco, com área de 4.965 metros quadrados, no qual funccionam as antigas officinas do Lloyd, que são as seguintes: usina de força, officina de machinas, caldeireiros de ferro, ferraria, caldeireiros de cobre, modeladores e fundição, sendo estas officinas dotadas de todos os machinismos, apparelhos, ferramentas e accessorios, necessarios aos respectivos fins; usina de oxygenio, installada em dous edificio de parede de tijolos e cobertura de telhas; carpintaria e officina de construcção naval, installadas em dous barracões cobertos de zinco; officina de velames em edificio de paredes de tijolos e coberto de telhas, sendo estas officinas, como as primeiras, dotadas de todos os machinismos e apparelhamentos necessarios; uma carreira para pequenas embarcações, com 110 metros de testada; quatro edificios diversos e um barracão, servindo para deposito de materiaes; doze casas diversas

para residencia do pessoal das officinas; um edificio em construcção, destinado ás Escolas Profissionaes e seis edificios diversos; seis pontes de madeira, sendo uma para atracação de navios; seis guindastes, sendo dous fluctuantes; tres tanques de ferro para agua; rêde de encanamentos de ferro para agua e ar comprimido. Os *stocks* de mercadorias e materiaes de toda a especie que se acham nos almoxarifados da ilha de Mocanguê Pequeno, nos depositos da ilha da Conceição, no almoxarifado central, nesta cidade, e nos depositos dos Estados — Mobiliarios e installações dos escriptorios e agencias da Capital Federal e dos Estados. Os *stocks* de carvão existentes na ilha da Conceição e nos diversos portos. O terreno fronteiro aos predios ns. 10 e 12, á rua Barão de Mauá, em Nictheroy. Cinco trapiches, respectivamente situados em: São Matheus, Estado do Espirito Santo; Caravellas, Estado da Bahia; Penedo, Estado de Alagôas; Aracajú e São Christovão, Estado de Sergipe. Um terreno em Amarração, Estado do Piauhy e um outro terreno, constante da carta n. 222, com uma área de mil cento e setenta e dous metros quadrados, com o correspondente terreno de marinhas, medindo dezesete metros e meio de frente para o mar, no porto de D. Pedro II, cidade de Paranaguá, Estado do Paraná. A todos esses bens, descriptos e referidos, com suas pertenças, accessorios de toda a especie e servidões activas, dão o valor de vinte e cinco mil contos de réis (25.000:000$000). Rio de Janeiro, 19 de janeiro de 1921. — *M. J. Machado da Costa.* — *Alvaro Gomes de Mattos.* — *Francisco A. C. de Araujo Feio.*

## 2º GRUPO — BENS QUE FORAM ENTREGUES AO NOVO LLOYD PARA SEREM PAGOS EM "DEBENTURES"

Estes bens são os seguintes:

*a*) frota do antigo Lloyd (menos o *Colombo*);

*b*) navios ex-allemães (menos o *Uberaba*);

*c*) embarcações auxiliares (menos as chatas de ferro *Asteno 3* e *Asteno 7*);

*d*) lavanderia;

*e*) casa em Corumbá;

*f*) carvão e mercadorias de consumo a bordo.

Trataremos dos mesmos bens separadamente.

### *a*) *Frota do antigo Lloyd.*

Esta frota foi avaliada em 1920, como vimos, pelo commandante Mulsa, cuja avaliação foi acceita, como base de estudo, pelos Srs. Drs. Manoel Buarque de Macedo, Carlos Sampaio e Frederico Burlamaqui, membros da commissão incumbida de apresentar ao governo um projecto de reorganização do Lloyd.

Tendo verificado que, em muitos casos, a avaliação era inferior á importancia dos proprios concertos de 1920, foi-nos impossivel adoptal-a sem modificações. Foi por isso que resolvemos manter os valores indicados pelo commandante Mulsa, menos nesse casos, dando então como valor dos navios as importancias dos concertos respectivos executados em 1920, augmentadas de 20 o/o.

"Laudo dos louvados incumbidos pela assembléa geral da Sociedade Anonyma Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, em 17 de Janeiro corrente de proceder á avaliação dos bens com que, para a mesma sociedade, entra União Federal, representando o valor das 125.000 acções por ella subscript

Os abaixo assignados, louvados para dar valor aos bens com que presta a União Federal o capital de 125.000 acções da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, desempenham-se do respectivo encargo pela maneira seguinte:

Descripção dos bens — Ilha do Mocanguê pequeno, situada a oeste e fronteira á ilha do Mocanguê grande, na bahia do Rio de Janeiro, municipio de Nictheroy, com uma área de cerca de vinte e seis mil metros quadrados, circumdada de caes de alvenaria de pedra, contém: dous diques, um ao lado do outro, com entradas do lado de léste da ilha e designados pelos numeros 1 e 2, com portas fluctuantes, machinas para esgotamento, cabrestantes, embarcações, ferramentas, apparelhos e accessorios para o respectivo serviço; dez edificios diversos com alicerces de alvenaria de pedra e cimento, paredes com vigamentos de ferro e enchimento de tijolos, tesouras e ripas de ferro, com área total de 7.662 metros quadrados e destinados aos seguintes mistéres: 1 *almoxarifado; 2, usina de força; 3, officina de machinas; 4, officina de electricidade; 5, caldeireiros de cobre e ferreiros; 6, caldeireiros de ferro; 7, carpintaria; 8, machinas para esgotamento dos diques; 9, escriptorio e casa do ponto*: todas estas officinas são dotadas de machinas modernas, apparelhamentos e accessorios necessarios aos fins a que são destinados; grande chaminé de cimento armado; duas pontes de madeira; tres tanques grandes de ferro para agua; rêde de encanamentos para agua e ar comprimido; via-ferrea de bitola de 60 centimetros, locomotiva e vagonetes; dous guindastes de treze toneladas sobre trilhos, e um fixo de quatro toneladas. Constitue uma dependencia desta ilha a pequena officina installada a bordo do vapor *Espirito Santo*, destinada aos reparos dos navios em transito. Ilha da Conceição, na parte que defronta a costa norte da ilha do Cajú, tendo as seguintes confrontações: ao sul e a oeste, o mar; ao norte divide com terrenos da Wilson, Sons & C°, pela linha das vertentes, e a leste com terrenos da Companhia Leopoldina, por um muro de alvenaria; esta parte da ilha tem a área de cerca de cento e vinte mil metros quadrados, é guarnecida de caes e contém as seguintes bemfeitorias: um grande edificio de madeira cobrto de zinco, com área de 4.965 metros quadrados, no qual funccionam as antigas officinas do Lloyd, que são as seguintes: usina de força, officina de machinas, caldeireiros de ferro, ferraria, caldeireiros de cobre, modeladores e fundição, sendo estas officinas dotadas de todos os machinismos, apparelhos, ferramentas e accessorios, necessarios aos respectivos fins; usina de oxygenio, installada em dous edificio de parede de tijolos e cobertura de telhas; carpintaria e officina de construcção naval, installadas em dous barracões cobertos de zinco; officina de velames em edificio de paredes de tijolos e coberto de telhas, sendo estas officinas, como as primeiras, dotadas de todos os machinismos e apparelhamentos necessarios; uma carreira para pequenas embarcações, com 110 metros de testada; quatro edificios diversos e um barracão, servindo para deposito de materiaes; doze casas diversas

para residencia do pessoal das officinas; um edificio em construcção, destinado ás Escolas Profissionaes e seis edificios diversos; seis pontes de madeira, sendo uma para atracação de navios; seis guindastes, sendo dous fluctuantes; tres tanques de ferro para agua; rêde de encanamentos de ferro para agua e ar comprimido. Os *stocks* de mercadorias e materiaes de toda a especie que se acham nos almoxarifados da ilha de Mocanguê Pequeno, nos depositos da ilha da Conceição, no almoxarifado central, nesta cidade, e nos depositos dos Estados — Mobiliarios e installações dos escriptorios e agencias da Capital Federal e dos Estados. Os *stocks* de carvão existentes na ilha da Conceição e nos diversos portos. O terreno fronteiro aos predios ns. 10 e 12, á rua Barão de Mauá, em Nictheroy. Cinco trapiches, respectivamente situados em: São Matheus, Estado do Espirito Santo; Caravellas, Estado da Bahia; Penedo, Estado de Alagôas; Aracajú e São Christovão, Estado de Sergipe. Um terreno em Amarração, Estado do Piauhy e um outro terreno, constante da carta n. 222, com uma área de mil cento e setenta e dois metros quadrados, com o correspondente terreno de marinhas, medindo dezesete metros e meio de frente para o mar, no porto de D. Pedro II, cidade de Paranaguá, Estado do Paraná. A todos esses bens, descriptos e referidos, com suas pertenças, accessorios de toda a especie e servidões activas, dão o valor de vinte e cinco mil contos de réis (25.000:000$000). Rio de Janeiro, 19 de janeiro de 1921. — *M. J. Machado da Costa.* — *Alvaro Gomes de Mattos.* — *Francisco A. C. de Araujo Feio.*

## 2º GRUPO — BENS QUE FORAM ENTREGUES AO NOVO LLOYD PARA SEREM PAGOS EM "DEBENTURES"

Estes bens são os seguintes:

*a*) frota do antigo Lloyd (menos o *Colombo*);

*b*) navios ex-allemães (menos o *Uberaba*);

*c*) embarcações auxiliares (menos as chatas de ferro *Asteno 3* e *Asteno 7*);

*d*) lavanderia;

*e*) casa em Corumbá;

*f*) carvão e mercadorias de consumo a bordo.

Trataremos dos mesmos bens separadamente.

### *a*) *Frota do antigo Lloyd.*

Esta frota foi avaliada em 1920, como vimos, pelo commandante Midosi, cuja avaliação foi acceita, como base de estudo, pelos Srs. Drs. Manoel Buarque de Macedo, Carlos Sampaio e Frederico Burlamaqui, membros da commissão incumbida de apresentar ao governo um projecto de reorganização do Lloyd.

Tendo verificado que, em muitos casos, a avaliação era inferior á importancia dos proprios concertos de 1920, foi-nos impossivel adoptal-a sem modificações. Foi por isso que resolvemos manter os valores indicados pelo commandante Midosi, menos nesse casos, dando então como valor dos navios as importancias dos concertos respectivos executados em 1920, augmentadas de 20 o/o.

Este criterio de avaliação dispensa justificativa.

Achamos conveniente esclarecer, entretanto, que o Commandante Midosi ainda d conhecia, quando procedeu á sua avaliação, a importancia dos concertos effectuados referido anno.

De accordo com a orientação, que acaba de ser exposta, attribuimos aos nav da antiga frota do Lloyd, os seguintes valores:

# Avaliação dos Navios do Lloyd Brasileiro

EXCLUIDOS OS EX-ALLEMÃES

| N. de ordem | Nome dos navios | Preço da escripta em 1920 | Avaliação do Commandante. Midosi | Concertos em 1920 | Avaliação da Commissão do M. da Viação |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Acre | 1.248:000$000 | 599:000$000 | — | 599:000$000 |
| 2 | Almirante Jaceguay | 992:000$000 | 476:000$000 | — | 476:000$000 |
| 3 | Amazonas (*) | 192:000$000 | 92:000$000 | 138:602$000 | 166:322$400 |
| 4 | Bahia | 1.840:000$000 | 1.104:000$000 | — | 1.104:000$000 |
| 5 | Bocaina (*) | 592:000$000 | 400:000$000 | — | 400:000$000 |
| 6 | Borborema (*) | 592:000$000 | 360:000$000 | 578:364$000 | 694:036$800 |
| 7 | Bragança (*) | 192:000$000 | 92:000$000 | 148:572$000 | 178:286$400 |
| 8 | Brasil | 495:000$000 | 100:000$000 | — | 100:000$000 |
| 9 | Ceará | 1.840:000$000 | 883:000$000 | — | 883:000$000 |
| 10 | Cubatão (*) | 592:000$000 | 200:000$000 | — | 200:000$000 |
| 11 | Florianopolis | 300:000$000 | 250:000$000 | — | 250:000$000 |
| 12 | Goyaz (*) | 880:000$000 | 422:000$000 | 565:520$000 | 678:624$000 |
| 13 | Guajará (*) | 192:000$000 | 200:000$000 | — | 200:000$000 |
| 14 | Ibiapaba (*) | 592:000$000 | 360:000$000 | — | 360:000$000 |
| 15 | Iris | 300:000$000 | 150:000$000 | — | 150:000$000 |
| 16 | Javary | 992:000$000 | 476:000$000 | — | 476:000$000 |
| 17 | João Alfredo | 495:000$000 | 300:000$000 | — | 300:000$000 |
| 18 | Macáo | 495:000$000 | 300:000$000 | 467:230$000 | 560:677$000 |
| 19 | Maestupeira (*) | 592:000$000 | 350:000$000 | — | 350:000$000 |
| 20 | Maranhão | 495:000$000 | 95:000$000 | — | 95:000$000 |
| 21 | Mayrink | 180:000$000 | 30:000$000 | — | 30:000$000 |
| 22 | Minas Geraes | 1.879:048$486 | 960:000$000 | — | 960:000$000 |

| N. de ordem | Nome dos navios | Preço de escripta em 1920 | Avaliação do Commandante Midosi | Concertos em 1920 | Avaliação da Commissão do M. da Viação |
|---|---|---|---|---|---|
| 23 | Oyapock | 720:000$000 | 346:000$000 | — | 346:000$000 |
| 24 | Pará | 1.840:000$000 | 883:000$000 | — | 883:000$000 |
| 25 | Prudente de Moraes | 180:000$000 | 150:000$000 | — | 150:000$000 |
| 26 | Purús (*) | 717:980$620 | 264:000$000 | 413:959$000 | 496:750$800 |
| 27 | Pyrineus (*) | 592:000$000 | 470:000$000 | — | 470:000$000 |
| 28 | Rio de Janeiro | 1.805:826$630 | 832:000$000 | — | 832:000$000 |
| 29 | Ruy Barbosa | 880:000$000 | 422:000$000 | 444:040$000 | 532:848$000 |
| 30 | São Paulo | 2.074:557$900 | 768:000$000 | — | 768:000$000 |
| 31 | São Salvador | 495:000$000 | 250:000$000 | 290:237$000 | 348:284$400 |
| 32 | Sargento Albuquerque | — | 100:000$000 | — | 100:000$000 |
| 33 | Satellite | 300:000$000 | 150:000$000 | — | 150:000$000 |
| 34 | Sergipe (*) | 880:000$000 | 422:000$000 | — | 422:000$000 |
| 35 | Servulo Dourado | 880:000$000 | 422:000$000 | — | 422:000$000 |
| 36 | Sirio | 880:000$000 | 422:000$000 | — | 422:000$000 |
| 37 | Tapajós (*) | 608:284$730 | 350:000$000 | 1.066:000$000 | 1.297:200$000 |
| 38 | Tocantins (*) | 493:403$340 | 350:000$000 | 1.066:000$000 | 1.297:200$000 |
| | **NAVIOS FLUVIAES** | | | | |
| 39 | Brasil-Fluvial | 201:022$000 | 112:000$000 | — | 112:000$000 |
| 40 | Caceres | 384:000$000 | 230:000$000 | — | 230:000$000 |
| 41 | Cahy | 60:000$000 | 50:000$000 | — | 50:000$000 |
| 42 | Commandante Alvim | 32:078$092 | 26:000$000 | — | 26:000$000 |
| 43 | Coxipó | 30:195$650 | [illegible] | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 44 | Diamantino | 180:000$000 | 150:000$000 | — | 150:000$000 |
| 45 | Ibicuhy | 42:078$092 | 34:000$000 | — | 34:000$000 |
| 46 | Itaqui | 67:853$761 | 56:000$000 | — | 56:000$000 |
| 47 | Juncal | 120:000$000 | 10:000$000 | — | 10:000$000 |
| 48 | Ladario | 120:000$000 | 150:000$000 | 200:000$000 | 240:000$000 |
| 49 | Mercedes | 180:000$000 | 150:000$000 | 200:000$000 | 240:000$000 |
| 50 | Miranda | 384:000$000 | 230:000$000 | — | 230:000$000 |
| 51 | Murtinho | 384:000$000 | 230:000$000 | — | 230:000$000 |
| 52 | Nioac | 36:195$650 | 5:000$000 | — | 5:000$000 |
| 53 | Orvalho | 30:667$350 | 20:000$000 | — | 20:000$000 |
| 54 | Rio Grande | 195:938$772 | 145:000$000 | — | 145:000$000 |
| | **VELEIROS** | | | | |
| 55 | Presidente Wenceslau | 578:425$777 | 80:000$000 | — | 80:000$000 |
| 56 | Wenceslau Braz | — | — | — | — |
| | **CASCOS E PONTÕES** | | | | |
| 57 | Commandante Pessoa | — | 120:000$000 | — | 120:000$000 |
| 58 | Marajó | — | 150:000$000 | — | 150:000$000 |
| 59 | Pernambuco | — | 50:000$000 | — | 50:000$000 |
| 60 | Lock-Trool | — | 100:000$000 | — | 100:000$000 |
| 61 | Corumbá | — | — | — | 10:000$000 |
| 62 | Alagôas | 495:000$000 | 95:000$000 | — | 95:000$000 |
| 63 | Colombo | 60:000$000 | 10:000$000 | — | 10:000$000 |
| | | | | | 20.510:228$800 |

| | |
|---|---|
| Navios entregues á Companhia Navegação Lloyd Brasileiro | 20.500:228$800 |
| Navio (o Colombo) ainda incorporado ao Patrimonio Nacional | 10:000$000 |
| | 20.510:228$800 |

(*) Navios cargueiros.

*b) Navios ex-allemães*

Para avaliar os ex-allemães poderiamos recorrer ao processo empregado pelo commandante Midosi na avaliação, a que já nos temos referido, mas não o podemos aceitar pelos proprios argumentos com que o justificou o seu autor.

O commandante Midosi estabeleceu o preço de 480$000 por tonelada bruta, tomando por base o preço médio por tonelada bruta da frota da *Norddeutscher Lloyd* em 1913, augmentado de 28 o|o, pelo facto dos preços de 1920 serem superiores aos de 1913 e devido a serem mixtos os ex-allemães incorporados ao Lloyd Brasileiro, com excepção do *Tabatinga*.

Ora, sendo os ex-allemães devolvidos ao Brasil pela França na sua maioria cargueiros, o raciocinio do commandante Midosi não póde ser aproveitado e o seu parecer não póde ser aceito para avaliar todos os ex-allemães.

Poderiamos recorrer ao processo de avaliação do commandante Pires de Sá ou áquelle do Sr. Roberto Cardoso, mas não o fazemos, porque ambos os processos foram recusados pela commissão que apresentou o projecto da recente reorganização do Lloyd.

Os processos são perfeitamente defensaveis, conforme o ponto de vista em que se colloque a questão, mas obedecem a criterios unilateraes e, por isso, inaccitaveis. O commandante Pires de Sá procurou uma solução de *patriota*, inspirado pelo desejo de ver augmentar o patrimonio da nação; o Sr. Roberto Cardoso procurou uma solução de *commerciante* para quem os navios só valem pelos lucros que podem dar.

Poderiamos basear nossos calculos nos preços de venda de navios novos e usados, fornecidos pelas revistas technicas inglezas e norte-americanas, em Janeiro de 1921, data da transformação do Lloyd Brasileiro em sociedade anonyma, mas não nos sentimos muito inclinados a nos servir desses preços, porque nas operações de venda os principaes factores do preço são as condições especiaes, no momento, do vendedor e do comprador. Ora, o preço de uma *embarcação*, comprada por determinado armador, que tem determinados planos de negocios a realizar, não póde constituir base segura para avaliar uma *frota*, que vai passar ás mãos de uma companhia, que, pelos seus fins e pela situação precaria actual da industria dos transportes maritimos, deve ser amparada e auxiliada pelo Governo, neste caso, o vendedor.

Preferimos procurar alhures a solução do problema e pensamos tel-a encontrado no valioso trabalho do Dr. Manoel Buarque de Macedo, com que contribuiu para estudar a indemnização a ser paga á Allemanha pelos navios daquelle paiz requisitados e utilizados em 1917.

O illustre engenheiro, tomando por base dados extrahidos da revista *Fairplay*, cujas informações são consideradas officiaes, e dados relativos aos preços de custo dos vapores *São Paulo*, *Rio de Janeiro* e *Minas Geraes*, por elle mesmo encommendados aos estaleiros inglezes em 1906, escolheu os seguintes elementos para determinar o custo da frota ex-allemã:

1° — £ 10 para a "gros tonnage" dos vapores cargueiros;
2° — £ 20 para a "gros tonnage" dos vapores mixtos e de passageiros;

3º — £ 30 para a "gros tonnage" dos vapores de passageiros de typo especial;

4º — Uma depreciação de 4 o|o por anno de idade.

Conhecida, pelo Lloyd's Register, a idade dos vapores, foi facil ao Dr. Buarque de Macedo, baseando-se naquelles elementos, estabelecer o preço dos ex-allemães em 1914, anno em que teve inicio o conflicto europeu.

Eis a taes preços que recorremos para estabelecer o preço dos mesmos navios, na occasião em que passaram para o novo Lloyd.

Os navios *ex-allemães incorporados á frota do Lloyd* passaram para a sociedade anonyma em Janeiro de 1921 e os *ex-allemães arrendados á França* podem ser considerados entregues á mesma sociedade no primeiro trimestre de 1922.

Assim, sobre os preços do Dr. Buarque damos, para os primeiros navios, a depreciação annua de 4 o|o durante 6 annos, ou seja uma depreciação total de 24 o|o e, para os segundos, uma depreciação annua de 4 o|o durante sete annos, ou seja uma depreciação total de 28 o|o.

Para a conversão da moeda ingleza em nacional adoptamos os cambios medios em vigor em Dezembro de 1920 e no primeiro trimestre de 1922, respectivamente de 10 23|64 e 7 35|64, conforme dados obtidos na Estatistica Commercial.

Alguem poderá objectar que a depreciação de 4 o|o annua deveria ter sido calculada não sobre *os preços dos navios em 1914*, mas sobre *os preços primitivos* dos mesmos navios, o que daria resultados um pouco differentes dos obtidos: a depreciação seria um pouco maior e o preço dos navios, portanto, um pouco menor.

Antes de tudo, se tivessemos conhecimento das despezas exactas dos concertos effectuados ultimamente nos navios restituidos pela França, teriamos applicado, na avaliação, a formula:

$$\frac{V - v}{n} + \frac{R}{5}$$

em que "V" indica o valor primitivo do navio, "v" o valor do navio quando estiver para ser encostado, "n" o numero provavel dos annos durante os quaes o navio poderá ainda navegar; "*R*" a importancia das grandes reparações ou renovações em 5 annos.

Sem conhecer essas despezas, seguimos o processo mais conhecido entre nós e não applicamos a depreciação sobre os preços dos navios *anteriores a 1914* por diversos motivos:

— porque a depreciação é uma medida a que se recorre mais para constituir fundos especiaes e, ás vezes, reservas occultas (1), do que para estabelecer preços de venda;

— porque quizemos seguir a licção do Prof. Bettanini, que entende ser impossivel dar uma solução precisa á questão da amortização do valor do material fluctuante e

(1) Em todas as companhias de navegação extrangeiras o valor dos navios indicado na escripta é inferior ao valor exacto, devido ás depreciações. Em caso de deficiencia de receita, uma avaliação do material fluctuante póde evitar qualquer queda dos dividendos.

que ao systema das depreciações annuas uniformes, durante toda a vida dos vapores, é preferivel substituir o das depreciações annuas, *revistas periodicamente, de acôrdo com o resultado de novas avaliações.* (1)

Na avaliação dos ex-allemães *Mearim, Santos* e *Tabatinga* tivemos, porém, que nos afastar um pouco desse processo, visto que, pela base Buarque, o valor desses navios seria inferior ao custo dos respectivos concertos em 1920.

Damos aos referidos navios o valor correspondente á importancia desses concertos com 20 o|o de augmento.

A nossa avaliação dos ex-allemães é fornecida no quadro collocado entre as paginas 686 e 687.

### c) *Embarcações auxiliares*

O material fluctuante auxiliar foi avaliado, no anno de 1920, pelo Commandante Pires de Sá, em 6.267:428$977, pelo Sr. Roberto Cardoso em 1.500:000$000, e pelo Commandante Midosi em 2.700:000$000.

O balanço de 1917 dá a essas embarcações o valor de 5.125:256$285 e os relatorios das officinas mostram que só nos annos de 1919 e 1920 essas mesmas embarcações receberam concertos na importancia de Rs. 2.918:695$481.

E' evidente, pois, que as avaliações feitas precisam ser revistas e rectificadas, para se chegar um pouco mais proximo á verdade.

Em meados deste anno, encontramos no Lloyd uma avaliação recente das chamadas *pequenas embarcações* em trafego neste porto e ao serviço das officinas.

Feita sem a premencia de tempo que presidiu ás avaliações de 1920, ella nos merece toda confiança e não temos duvida em aproveital-a neste trabalho.

Temos, assim, os valores das embarcações auxiliares neste porto; quanto ao valor das demais embarcações, que o Lloyd possue nos Estados, recorreremos aos preços consignados na escripta, embora saibamos que, em muitos casos, são inferiores aos actuaes.

Com esses elementos, facil nos é apresentar, das embarcações auxiliares, a seguinte avaliação:

---

(1) Antonio Bettanini "Le imprese di navigazione" pag., 145.

# EMBARCAÇÕES AUXILIARES

## AVALIAÇÃO

| | REBOCADORES | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Almirante Moucher . . . . | Rio . . . . . | 140 :000$000 |
| 2 | Commandante Capella . . . | " . . . . . | 140 :000$000 |
| 3 | Eolo . . . . . | Itajahy . . . . | 80 :000$000 |
| 4 | General Ozorio . . . . . | Rio Grande . . | 84 :500$000 |
| 5 | Guanabara . . . . . | Rio . . . . . | 60 :000$000 |
| 6 | Paranaguá . . . . . | Rio Grande . . | 106 :720$000 |
| 7 | Pelotas . . . . . | " " . . | 20 :000$000 |
| 8 | Periquito . . . . . | Jaguarão . . . | 10 :000$000 |
| 9 | Sabino Barroso . . . . . | Santos . . . . | 88 :000$000 |
| 10 | Vulcano . . . . . | Rio . . . . . | 100 :000$000 |
| 11 | Ypiranga . . . . . | Belém . . . . | 70 :000$000 |
| | | Total . . . | 899 :220$000 |
| | LANCHAS A VAPOR | | |
| 1 | Cruzeiro . . . . . | Rio . . . . . | 25 :000$000 |
| 2 | Dr. Calvet . . . . . | " . . . . . | 50 :000$000 |
| 3 | Esperança . . . . . | " . . . . . | 10 :000$000 |
| 4 | Feiticeira . . . . . | " . . . . . | 25 :000$000 |
| 5 | Icarahy . . . . . | " . . . . . | 40 :000$000 |
| 6 | Joaquim Lordello . . . . . | " . . . . . | 50 :000$000 |
| 7 | Lucy . . . . . | " . . . . . | 80 :000$000 |
| 8 | Marechal Bittencourt . . . | " . . . . . | 60 :000$000 |
| 9 | Maria Thereza . . . . . | " . . . . . | 30 :000$000 |
| 10 | Odilon Garcia . . . . . | " . . . . . | 35 :000$000 |
| 11 | Orvalho . . . . . | Corumbá . . . | 30 :667$000 |
| 12 | Parahyba . . . . . | Rio . . . . . | 30 :000$000 |
| 13 | Tavares de Lyra . . . . . | " . . . . . | 30 :000$000 |
| 14 | Uyára . . . . . | Belém . . . . | 30 :000$000 |
| 15 | Veloz . . . . . | " . . . . . | 45 :000$000 |
| 16 | Macapá . . . . . | Rio . . . . . | — |
| 17 | Curvello . . . . . | " . . . . . | — |
| 18 | Reserva Naval . . . . . | " . . . . . | — |
| 19 | Ondina . . . . . | " . . . . . | 10 :000$000 |
| | | Total . . . | 580 :667$000 |
| | LANCHAS A GAZOLINA | | |
| 1 | Acre . . . . . | Rio . . . . . | 8 :000$000 |
| 2 | Alagôas . . . . . | " . . . . . | — |
| 3 | Carvalho Moreira . . . . . | " . . . . . | 15 :000$000 |
| 4 | Commandante Almeida . . . | " . . . . . | 5 :000$000 |
| 5 | Conceição . . . . . | " . . . . . | 10 :000$000 |

(Continuação)

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6 | Diamantino . . . . . | " . . . . . | 10:000$000 |
| 7 | Dr. Ozorio . . . . . | " . . . . . | 8:000$000 |
| 8 | Javary . . . . . | " . . . . . | 19:873$000 |
| 9 | Leopoldo de Bulhões . . . . (Insp. Fed. de Navegação) | " . . . . . | — |
| 10 | Mocanguê . . . . . | " . . . . . | — |
| 11 | Oyapock . . . . . | " . . . . . | 8:000$000 |
| 12 | Rio de Janeiro . . . . . | " . . . . . | 10:000$000 |
| 13 | São José . . . . . | " . . . . . | 8:000$000 |
| 14 | S. Salvador . . . . . | " . . . . . | 8:000$000 |
| 15 | Vicente Pinheiro . . . . . | " . . . . . | 10:000$000 |
| 16 | Ypiranga . . . . . | " . . . . . | 15:000$000 |
| | BARCAS D'AGUA | Total . . . | 134:873$000 |
| 1 | Caxias . . . . . | Rio . . . . . | 15:000$000 |
| 2 | Gomes de Mattos . . . . . | " . . . . . | 100:000$000 |
| 3 | Maria . . . . . | " . . . . . | 150:000$000 |
| 4 | Officinas . . . . . | " . . . . . | 15:000$000 |
| | | Total . . . | 280:000$000 |
| | BARCA DE DESINFECÇÃO | | |
| 1 | Oswaldo Cruz . . . . . | Rio . . . . . | 15:000$000 |
| | CHATAS | | |
| 1 | Alpha . . . . . | Rio . . . . . | 20:000$000 |
| 2 | Amapola . . . . . | Rio Grande . . | 81:549$000 |
| 3 | Amazonas . . . . . | Corumbá . . . | 8:078$000 |
| 4 | Anahia (*) . . . . . | Rio . . . . . | 40:000$000 |
| 5 | Apa . . . . . | Corumbá . . . | 50:000$000 |
| 6 | Asteno 1 . . . . . | Rio . . . . . | 30:000$000 |
| 7 | " 3 . . . . . | Cia. Jacuhy . . | 30:000$000 |
| 8 | " 4 . . . . . | B. Ayres . . . | 58:535$000 |
| 9 | " 5 . . . . . | Rio . . . . . | 30:000$000 |
| 10 | " 7 . . . . . | Cia. Jacuhy . . | 30:000$000 |
| 11 | " 8 . . . . . | Rio . . . . . | 30:000$000 |
| 12 | Borôrôs . . . . . | Corumbá . . . | 50:000$000 |
| 13 | Calmaria . . . . . | Rio . . . . . | 25:000$000 |
| 14 | Calor . . . . . | " . . . . . | 25:000$000 |
| 15 | Ceará . . . . . | Corumbá . . . | 19:078$000 |
| 16 | Chuva . . . . . | Rio . . . . . | 25:000$000 |
| 17 | Clotilde (*) . . . . . | Rio Grande . . | 3:000$000 |

(Continuação)

| | | | |
|---|---|---|---|
| 18 | Cuyabá | Corumbá | 12:750$000 |
| 19 | Dalia | Rio Grande | 70:964$000 |
| 20 | Frio | Rio | 25:000$000 |
| 21 | Elsita | B. Ayres | 5:000$000 |
| 22 | Gaivota (*) | Rio | 25:000$000 |
| 23 | Gaivota (*) | S. Victoria | 8:000$000 |
| 24 | Gaúcho (*) | Rio | 30:000$000 |
| 25 | Guatoz | Corumbá | 50:000$000 |
| 26 | Heta | Rio | 20:000$000 |
| 27 | Itapeva | Corumbá | 12:750$000 |
| 28 | Janina | B. Ayres | 6:056$000 |
| 29 | L. B. 1 | Rio | 40:000$000 |
| 30 | L. B. 2 | " | 40:000$000 |
| 31 | L. B. 3 | " | 40:000$000 |
| 32 | L. B. 5 | " | 30:000$000 |
| 33 | L. B. 6 | " | 40:000$000 |
| 34 | L. B. 7 | " | 35:000$000 |
| 35 | L. B. 8 | " | 30:000$000 |
| 36 | L. B. 9 | " | 45:000$000 |
| 37 | L. B. 10 | " | 45:000$000 |
| 38 | L. B. 11 | " | 50:000$000 |
| 39 | Lloyd (*) | " | 30:000$000 |
| 40 | " 1 (*) | Recife | 10:000$000 |
| 41 | " 2 (*) | " | 10:000$000 |
| 42 | " 3 (*) | " | 10:000$000 |
| 43 | " 5 (*) | " | 10:000$000 |
| 44 | Melgaço | Corumbá | 12:750$000 |
| 45 | Omega | Rio | 30:000$000 |
| 46 | Paraná | Corumbá | 31:000$000 |
| 47 | Parecys | " | 50:000$000 |
| 48 | Pitta (*) | R. Grande | 10:000$000 |
| 49 | Poconé | Corumbá | 15:000$000 |
| 50 | Raio | Rio | 20:000$000 |
| 51 | Tainha (*) | " | 30:000$000 |
| 52 | T. 1 | R. Grande | 166:291$000 |
| 53 | T. 2 | " " | 172:389$000 |
| 54 | T. 4 | " " | 172:389$000 |
| 55 | Tempestade (*) | " " | 5:000$000 |
| 56 | Theta | Rio | 40:000$000 |
| 57 | Trovoada | " | 20:000$000 |
| 68 | Venus (*) | " | 50:000$000 |
| 59 | Ventania | " | 25:000$000 |
| 60 | Ypsilon | " | 20:000$000 |
| 61 | Xingú | " | 50:000$000 |
| 62 | Zeta | " | 20:000$000 |
| | | Total | 2.220:856$000 |

(*) Chata de madeira.

(Continuação)

| | | | |
|---|---|---|---|
| | **ALVARENGAS** | | |
| 1 | Activa | Belém | 10:000$000 |
| 2 | Jacamim | " | 7:500$000 |
| 3 | Jacaré | " | 19:000$000 |
| 4 | Jararaca | " | 7:500$000 |
| 5 | La Paz | " | 30:000$000 |
| 6 | Leão | " | 8:500$000 |
| 7 | Lobo | " | 6:000$000 |
| 8 | Nantes | " | 20:000$000 |
| 9 | Portadora | " | 10:000$000 |
| 10 | Potosi | " | 15:000$000 |
| 11 | Trindade | " | 15:000$000 |
| | | Total | 148:500$000 |
| | **LANCHÕES** | | |
| 1 | Biguassú | Florianopolis | 2:400$000 |
| 2 | Brasil | " | 2:400$000 |
| 3 | Clarita | " | 2:400$000 |
| 4 | Clementina | " | 2:400$000 |
| 5 | Commmandante Souza | " | 2:400$000 |
| 6 | Fituceira | " | 2:400$000 |
| 7 | Guilhermina | " | 2:400$000 |
| 8 | S. João | " | 2:400$000 |
| | | Total | 18:880$000 |
| | **SAVEIROS** | | |
| 1 | Carpinetie | Rio | 15:000$000 |
| 2 | Gamboa (*) | " | 15:000$000 |
| 3 | Justino (*) | " | 20:000$000 |
| 4 | Orione (*) | " | 20:000$000 |
| 5 | Raphael (*) | " | 20:000$000 |
| 6 | Tagus (*) | " | 20:000$000 |
| 7 | Tatá (*) | " | 16:000$000 |
| 8 | Viceneia (*) | " | 20:000$000 |
| 9 | Sem nome | Cabo Frio | 2:000$000 |
| 10 | " " | Guarapary | 500$000 |
| 11 | " " | Iguape | 1:000$000 |
| 12 | " " | Itajahy | 3:000$000 |
| | | Total | 152:500$000 |
| | **GUINDASTES FLUCTUANTES** | | |
| 1 | Beta | Rio | 60:000$000 |
| 2 | Delta | " | 60:000$000 |
| 3 | Gamá | " | 50:000$000 |
| | | Total | 170:000$000 |

(Continuação)

| | | | |
|---|---|---|---|
| | CATRAIAS | | |
| 1 | Balão (*) | Rio | 8:000$000 |
| 2 | Bumba (*) | " | 15:000$000 |
| 3 | Colombina (*) | " | 12:000$000 |
| 4 | Commandante Silva (*) | " | 8:000$000 |
| 5 | Dona Olympia (*) | " | 16:000$000 |
| 6 | Georgeta (*) | " | 5:000$000 |
| 7 | Jazida (*) | " | 12:000$000 |
| 8 | Josué (M. Agricultura | " | — |
| 9 | Magdalena (*) | " | 10:000$000 |
| 10 | Nictheroy (*) | " | 10:000$000 |
| 11 | N. 3 (Immigração) | " | — |
| 12 | Rio Pardo (*) | " | 10:000$000 |
| 13 | Santa Clara (*) | " | 12:000$000 |
| 14 | Santa Helena (*) | " | 10:000$000 |
| 15 | Thereza (*) | " | 15:000$000 |
| 16 | Mortona (*) | " | 15:000$000 |
| 17 | Murtinho | — | — |
| 18 | Olga | " | — |
| 19 | Sreia (*) | " | 20:000$000 |
| 20 | Sem nome | Recife | 2:000$000 |
| | | Total | 180:000$000 |
| | LANCHAS A REMO | | |
| 1 | N. 1 | Rio | — |
| 2 | N. 2 | " | — |
| 3 | N. 3 | " | — |
| 4 | N. 4 | " | — |
| 5 | N. 5 | " | — |
| 6 | N. 6 | " | — |
| 7 | Itapemirim | " | — |
| 8 | Laguna | " | — |
| 9 | Marajó (*) | " | 4:000$000 |
| 10 | Planeta | " | — |
| 11 | Ypiranga (*) | " | 2:000$000 |
| 12 | Corario | S. Victoria | 5:000$000 |
| 13 | Sem nome | S. Matheus | 500$000 |
| | | Total | 11:500$000 |
| | BOTES | | |
| 1 | Barriga Verde | Florianopolis | 700$000 |
| 2 | Favete | Rio | 1:000$000 |
| 3 | Lucy | " | 1:000$000 |
| 4 | Sem nome | " | — |
| | | Total | 2:700$000 |

(Continuação)

| | | | |
|---|---|---|---|
| | BATELÕES | | |
| 1 | Bahia . . . . . | B. Fluminense | 103:339$000 |
| 2 | Batelão n. 13 . . . . . | Recife . . . . | — |
| 3 | Batelão n. 14 . . . . . | " . . . . | — |
| 4 | Destino . . . . . | " . . . . | 10:000$000 |
| | | Total . . . | 112:339$000 |
| | BALEEIRAS | | |
| 1 | Sem nome . . . . . | Recife . . . . | 1:500$000 |
| 2 | " " . . . . . | Florianopolis . | — |
| | | Total . . . | 1:500$000 |
| | CANOAS | | |
| 1 | Sem nome . . . . . | Recife . . . . | 800$000 |
| 2 | " " . . . . . | " . . . . | 400$000 |
| | | Total . . . | 1:200$000 |

RESUMO

| | | |
|---|---|---|
| 11 | Rebocadores . . . . . | 899:220$000 |
| 19 | Lanchas a vapor . . . . . | 580:669$000 |
| 16 | Lanchas a gazolina . . . . . | 134:873$000 |
| 4 | Barcas d'agua . . . . . | 280:000$000 |
| 1 | Barca de desinfecção . . . . . | 15:000$000 |
| 62 | Chatas . . . . . | 2.220:856$000 |
| 11 | Alvarengas . . . . . | 148:500$000 |
| 8 | Lanchões . . . . . | 18:800$000 |
| 12 | Saveiros . . . . . | 152:500$000 |
| 3 | Guindastes fluctuantes . . . . . | 170:000$000 |
| 20 | Catraias . . . . . | 180:000$000 |
| 13 | Lanchas a remo . . . . . | 11:500$000 |
| 4 | Botes . . . . . | 2:700$000 |
| 4 | Batelões . . . . . | 112:000$000 |
| 8 | Baleeiras . . . . . | 1:500$000 |
| 2 | Canoas . . . . . | 1:200$000 |
| 192 | TOTAL . . . . . | 4.929:316$000 |

## Avaliação dos navios allemães requisitados e utilisados em 1917
## (Navios incorporados á frota)

NOME DOS NAVIOS

| Actuais | Origem | Tonnagem | Idade | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berenguer | Sigrra Salvada | 8222 | 2 | 164 540 | 13 163 | 151 377 | — | — | — |
| | Rio Grande | 4556 | 10 | 91 120 | 36 448 | 54 672 | 36 330 48 | 115 046 5 | — |
| | Assuncion | 4663 | 20 | 91 260 | — | 23 115 | 13 121 28 | — | — |
| | Bahia Laura | 9791 | 1 | 195 820 | 7 833 | 187 987 | 5 595 60 | — | — |
| Maiba | Gertrudes Woerman | 6456 | 7 | 129 120 | 36 154 | — | 45 116 88 | — | — |
| Macapa | Hoenstauffen | 6480 | .. | — | — | — | — | — | — |
| Maranguape | [illegible] | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Piauhy | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Mearim (veleiro) | Henriette | — | — | — | — | — | 24 624 00 | [illegible] | — |
| Santos | Santos | 2066 | 29 | — | — | 755 085 | — | 77 976 01 | — |
| Tabatinga (cargueiro) | Stadt Schleswig | 4855 | 16 | — | — | — | 181 220,40 | 573 864 60 | — |
| | | 1103 | 12 | — | — | — | — | — | — |
| | | | | | | — | — | — | — |
| | | | | | | | | | [illegible] |
| | | | | | | | | | 137 385[illegible] |
| | | | | | | | | Total | 14 474 113[illegible] |

Neste quadro não constam os navios *Therezina* e *Uberaba* naufragados [illegible] cambio de Dezembro de 1920 de 10 23/64 por 1$000 ou Rs 238176 por libra [illegible] ro da Marinha em troca do *Vargento Almeoregue*

Os preços da galera [illegible] *Santos* e *Tabatinga* correspondem [illegible] seus concertos em 1921 augmentadas de 20%

## Avaliação dos navios ex-allemães arrendados á França

| Nos | NOMES DOS NAVIOS | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Actuais | Origem | Tonnagem | Idade | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 1 Alegrete (*) | | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 2 Alenas | | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 3 | Jean Nicolas | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 4 Atalaia (*) | | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 5 Mauroca (* | Carl Woerman | — | — | — | — | — | 5 492 40 | 21 837,60 | — |
| 6 Bage | | — | — | — | — | — | 3 044 [illegible] | — | 604 [illegible] |
| 7 Barpendy | | — | — | — | — | — | — | [illegible] | 817 183[illegible] |
| 8 | | — | — | — | — | — | — | 595 64 | 1 068 [illegible] |
| 9 Cabedello (*) | | — | — | — | — | — | — | 45 519 84 | 1 447 576[illegible] |
| 10 Camamu (*) | | — | — | — | — | — | — | [illegible] | [illegible] |
| Cavambu (*) | Steiermark | — | — | — | 9 [illegible] | — | — | — | — |
| Curityba (*) | | 4748 | — | — | 2 [illegible] | 12 724 | [illegible] | 27 486,72 | — |
| Guaratuba (*) | | [illegible] | — | — | 5 464 | 40 216 | 9 162,72 | 23 561,76 | — |
| Iguassu (*) | Correntes | 12,9 | — | — | — | — | [illegible] | — | — |
| Ingá (*) | Santa Rosa | 4277 | — | — | 11 [illegible] | 19 718 | [illegible] | 27 348,48 | [illegible] |
| | Estruria | — | — | — | — | — | 5 521 04 | 14 190,96 | 451 47755 |
| Jabaitão (* | Cap Rosa | 5284 | — | — | — | — | [illegible] | [illegible] | — |
| Jeareiro (*) | Arnold Amsinck | 4535 | — | — | 24 [illegible] | 19 523 | 5 460,44 | 24 151,04 | — |
| Lages (*) | [illegible] | [illegible] | — | — | 64 [illegible] | 50 917 | 14 056,56 | 14 056,56 | 44 [illegible] |
| Leopoldina | Raimeres | [illegible] | — | — | 12 [illegible] | 32 587 | 14 256,76 | 36 660,24 | 1 165 [illegible] |
| Mandu (*) | | 12156 | — | — | 11 [illegible] | 36 554 | 9 124,36 | 23 462,64 | [illegible] |
| Parnahyba (*) | Pinto | [illegible] | — | — | — | — | — | — | — |
| Pelotas (*) | Arsch | [illegible] | — | — | — | — | — | — | — |
| Sahara (*) | Pinto | [illegible] | — | — | — | — | — | — | — |
| Santarem | Monte Penedo | [illegible] | — | — | — | — | — | — | — |
| Sobral | Eismach | [illegible] | — | — | — | — | — | — | — |
| Taubate (*) | | [illegible] | — | — | — | — | — | — | — |
| | Francken | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | | | | | [illegible] 336 | [illegible] | 9 137,52 | 92 710,72 | 2 947 [illegible] |
| | | | | | | | | 23 496,48 | 747 2115575 |
| | | | | | | 1 420 741 | 397 807,48 | 1 022 933,52 | 32 530 3[illegible]869 |

(*) Cargueiros

NOTA: Deste quadro não consta o navio *Marcio*, torpeado quando em poder da França

Foi adoptado o cambio medio do 1º trimestre de 192[illegible] que foi de 7 15/64 ou Rs [illegible] por libra

(Vide pag (98))

*d) Lavanderia*

Conservamos para a Lavanderia o valor da escripta, valor que é de Rs. 128.579$111.

*e) Casa em Corumbá*

Damos a esta casa o mesmo valor que consta do balanço de 1919, ultimo balanço apresentado, isto é, o valor de Rs. 10:000$000.

*f) Carvão e mercadorias de consumo a bordo dos navios entregues*

A avaliação de 19 de Janeiro de 1921 incluiu nos 25.000:000$000, o carvão e as mercadorias de consumo nos depositos e almoxarifados, não abrangendo o carvão e as mercadorias de consumo a bordo dos navios.

E' verdade que na occasião da entrega dos navios ao novo Lloyd, o carvão e as mercadorias de consumo a bordo provavelmente provinham dos almoxarifados e depositos, incluidas na avaliação; mas é certo tambem que depois desta avaliação os fornecimentos ao Lloyd continuaram. Pensamos, pois, que não será excessiva a quantia de Rs. 500:000$, como valor de todo o combustivel, lubrificantes, tintas, generos, etc. a bordo dos navios, não incluidos na avaliação, a que nos temos referido.

3º GRUPO — BENS QUE PERMANECERAM INCORPORADOS AO PATRIMONIO NACIONAL

*a) Terreno na Avenida Rodrigues Alves, nesta cidade*

A este terreno se refere a carta-sentença de 14 de Novembro de 1905, do Juiz Federal da 2ª Vara.

O terreno, que mede 20mx30m, foi dado ao Lloyd Brasileiro, como parte da indemnização pela desapropriação do dique da *Saúde*, trapiches e predios á rua da Saúde e Gambôa. Ainda não está delimitado, porque o Lloyd nunca o procurou. Em 1905 foi avaliado em 200:000$000, o que vem a dar o preço de 333$333 por metro quadrado.

Como o valor actual dos terrenos na Avenida Rodrigues Alves chega, em certos pontos, a 500$000 o metro quadrado, pensamos que é razoavel dar-se aos 600 metros quadrados do terreno do Lloyd o valor de 400$000 cada metro ou o valor total de 240:000$000.

*b) Terreno á rua Marquez de Pombal, em Belém (Pará)*

O terreno está arrendado agora ao Sr. Valente, que paga o aluguel mensal de 500$000. O terreno, portanto, póde ser avaliado, na base desse aluguel em 75:000$000.

c) *Terrenos no Morro do Conselho e em Pedra de Amollar (Matto Grosso) e terreno na Bahia do Tamengo (Bolivia)*

No Morro do Conselho, á margem direita do rio Paraguay, entre Coimbra e Porto Esperança, o Lloyd possue dois terrenos, um de 272 e outro de 125 hectares, este adquirido em 1907. Acham-se ao sul da cidade de Corumbá, da qual distam umas 110 milhas. Em Pedra de Amollar, o terreno mede 1.089 hectares. Fica tambem á margem direita do Paraguay, mas a umas 95 milhas ao norte de Corumbá.

O terreno da Bahia do Tamengo está situado á margem direita do rio que liga a lagôa Caceres ao rio Paraguay, e mede 4.356 hectares.

Os quatro terrenos, pela sua situação, tinham, evidentemente, o papel de fornecer lenha para os vapores; mas, ao que parece, foram tratados com certa negligencia. No terreno da Pedra de Amollar surge agora uma linda povoação e o da Bahia do Tamengo está em vesperas de passar a outro dono, se já não passou, pela falta de legalização dos titulos de posse, na Bolivia.

A respeito deste terreno, que tem quasi 44 kilometros quadrados de superficie sabemos que actualmente se acha sob a jurisdicção da Bolivia, em virtude do tratado de Petropolis, celebrado em 1903; sabemos tambem que o respectivo titulo de propriedade *ainda não está registado, de accordo com as leis bolivianas, no Ministerio das Colonias da Bolivia, na cidade de La Paz.*

O terreno de 125 hectares do Morro do Conselho, foi comprado em 1907 por 1:800$000, ou sejam 14$400 por hectare. Parecendo-nos esta base um pouco elevada para os terrenos da Bahia do Tamengo, afastada do curso do Paraguay, ficaremos dentro do limite do razoavel dando aos terrenos os seguintes prêços:

| | | |
|---|---|---|
| Terrenos do Morro do Conselho 397 hectares a ..... | 14$400 | 5:716$800 |
| Terrenos de Pedra de Amollar, 1.098 hectares a ..... | 14$400 | 15:811$200 |
| Terrenos da Bahia do Tamengo, 4.356 hectares a ..... | 5$000 | 21:780$000 |
| | | 43:308$000 |

d) *Vapor "Uberaba"*

Se o salvamento deste navio foi contratado com a firma Julius von Sohsten, que procede a todos os trabalhos e despezas sob condição de ter direito á metade do valor do *Uberaba*, uma vez salvo, e se já foram gastos, nos trabalhos já encetados, mais de 1.000 contos de réis, não é absurdo dar a esse navio o valor, pelo menos, da metade dessa importancia, isto é, 500:000$000.

e) *Vapor "Colombo"*

Por conhecermos o *Colombo*, aceitamos a avaliação do commandante Midosi, que lhe deu o valor de 10:000$000.

*f) Chatas de ferro "Asteno 3" e "Asteno 7"*

Avaliamos as chatas em 50:000$000 cada uma, valor approximado ao da escripta.

## RESUMO DA AVALIAÇÃO

Com todos esses dados é-nos possivel, agora, apresentarmos o resultado final da avaliação neste quadro:

### 1° GRUPO

*ens com que o Governo Federal concorreu para constituir o capital da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro,* subscrevendo 125.000 acções.

| | | |
|---|---|---|
| — Ilha de Mocanguê, terrenos e officinas (inclusive a officina fluctuante installada a bordo do *Espirito Santo*) e diques; | | |
| 2° — Ilha da Conceição, terrenos, officinas, carreiras e pedreiras; | | |
| 3° — Mobiliario e installações dos escriptorios e agencias; | | |
| 4° — Terrenos em Nictheroy, Amarração e Paranagua; | | |
| 5° — Trapiches em S. Matheus, Caravellas, Penedo, Aracaju', S. Christovão; | | |
| 6° — Stock de carvão na ilha da Conceição e nos diversos portos; | | |
| 7° — Stock de mercadorias e materiaes nos almoxarifados e nos depositos . . . . . | | 25.000:000$000 |

### 2° GRUPO

*Bens entregues á Cia. de Navegação Lloyd Brasileiro, que os pagará emittindo "debentures":*

| | | |
|---|---|---|
| 1° — Navios do antigo Lloyd Brasileiro (*menos o Colombo*) . . . . . | 20.500:228$800 | |
| 2° — Navios ex-allemães incorporados á frota do Lloyd em 1917 (menos o *Uberaba*) . . . . | 14.474:113$384 | |
| 3° — Navios ex-allemães arrendados á França . . | 32.530:308$869 | |
| 4° — Embarcações auxiliares (menos as chatas de ferro *Asteno* 3 e *Asteno* 7) . . . . . | 4.929:316$000 | |
| 5° — Lavanderia . . . . . | 19:257$000 | |
| 6° — Telephone sem fio . . . . . | 128:579$111 | |
| 7° — Casa, á rua S. Gabriel, na cidade de Corumbá (Matto Grosso) . . . . . | 10:000$000 | |
| 8° — Carvão e mercadorias de consumo a bordo . . | 500:000$000 | 73.291:803$164 |
| A transportar . . . . . | | 98.291:803$164 |

| | | |
|---|---|---|
| Transporte . . . . . | | 98.291:803$164 |

3° GRUPO

*Bens ainda incorporados ao Patrimonio Nacional:*

| | | |
|---|---|---|
| 1° — Terreno na Avenida Rodrigues Alves, de 600 m², nesta cidade . . . . . | 240:000$000 | |
| 2° — Terreno á rua Marquez de Pombal, de 932 m², na cidade de Belém, no Pará . . . . . | 75:000$000 | |
| 3° — Terrenos no Morro do Conselho (397 hectares), em Pedra de Amolar (1089 hectares), no municipio de Corumbá (Matto Grosso) e terreno da Bahia do Tamengo (4356 hectares), na Bolivia . . . . . | 43:308$000 | |
| 4° — Vapor *Uberaba*, sobre as pedras de Manoel Luiz, nas costas do Maranhão . . . . . | 500:000$000 | |
| 5° — Vapor *Colombo*, encostado no Rio Grande do Sul . . . . . | 10:000$000 | |
| 6° — Chatas de ferro *Asteno* 3 e *Asteno* 7, em poder da Cia. Carbonifera Jacuhy, em Porto Alegre | 60:000$000 | 928:308$000 |
| TOTAL . . . . . | | 99.220:111$164 |

# ANNEXOS

1 — TAXAS DE CAMBIO
2 — PREÇOS MÉDIOS DO CARVÃO
3 — PREÇO MÉDIO DOS GENEROS DE CONSUMO
4 — PESSOAL EM 1920
5 — COMMANDANTES EM 1920
6 — AGENTES EM 1920
7 — DIRECTORES E CHEFES DE SERVIÇOS
8 — INDICE DA LEGISLAÇÃO RELATIVA AO LLOYD BRASILEIRO
9 — INDICE DOS ESTATUTOS DO LLOYD BRASILEIRO
10 — TABELLA DAS DISTANCIAS ENTRE OS PORTOS DE ESCALA.

# TAXAS DE CAMBIO

*Médias nos annos de* 1890 *a* 1921

| Annos | Taxas Médias | Annos | Taxas Médias |
|---|---|---|---|
| 1890 | 23 3/8 | 1906 | 15 3/4 |
| 1891 | 16 3/16 | 1907 | 15 1/32 |
| 1892 | 13 1/8 | 1908 | 15 1/16 |
| 1893 | 11 31/32 | 1909 | 15 1/16 |
| 1894 | 11 1/32 | 1910 | 16 33/64 |
| 1895 | 10 3/8 | 1911 | 15 31/32 |
| 1896 | 9 5/32 | 1912 | 15 31/32 |
| 1897 | 8 | 1913 | 16 |
| 1898 | 7 19/64 | 1914 | 13 1/16 |
| 1899 | 7 5/8 | 1915 | 12 13/32 |
| 1900 | 10 11/16 | 1916 | 11 59/64 |
| 1901 | 11 15/32 | 1917 | 12 23/32 |
| 1902 | 11 9/16 | 1918 | 12 55/64 |
| 1903 | 11 13/16 | 1919 | 14 15/64 |
| 1904 | 12 13/32 | 1920 | 14 33/64 |
| 1905 | 15 47/64 | 1921 | 8 9/32 |

# CARVÃO

## VALOR MEDIO POR TONELADA — CIF RIO

### DE 1913 á 1918

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1913 . . . . . | 26$664 | 1916 . . . . . | 75$859 |
| 1914 . . . . . | 28$850 | 1917 . . . . . | 114$101 |
| 1915 . . . . . | 44$730 | 1918 . . . . . | 114$330 |

### DE 1919 A 1921

| Mezes | 1919 | 1920 | 1921 |
|---|---|---|---|
| Janeiro | 105$000 | 85$031 | 141$467 |
| Fevereiro | 102$000 | 84$371 | 131$872 |
| Março | 97$231 | 88$488 | 84$887 |
| Abril | 99$478 | 82$879 | 91$334 |
| Maio | 92$577 | 76$807 | 99$918 |
| Junho | 87$791 | 92$668 | 96$136 |
| Julho | 88$701 | 105$535 | 104$118 |
| Agosto | 91$097 | 115$576 | 94$350 |
| Setembro | 91$886 | 137$760 | 77$420 |
| Outubro | 95$796 | 164$786 | 66$864 |
| Novembro | 95$779 | 176$065 | 66$069 |
| Dezembro | 87$301 | 185$013 | 66$762 |
| Média | 94$735 | 119$940 | 94$448 |

NOTA:

Os dados acima foram obtidos na *Estatistica Commercial*, do Ministerio da Fazenda.

# Generos de Consumo

## PREÇOS MEDIOS NOS ANNOS DE 1915 A 1920

| Generos | Unidades | 1915 | 1916 | 1917 | 1918 | 1919 | 1920 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Arroz | kilo | $507 | $530 | $517 | $758 | $963 | $856 |
| Assucar | — | $454 | $667 | $731 | $885 | $906 | 1$350 |
| Azeite doce | litro | 1$454 | 1$868 | 2$803 | 5$934 | 5$101 | 5$800 |
| Bacalháu | kilo | $884 | 1$253 | 1$518 | 2$126 | 2$297 | 2$030 |
| Banha | — | 1$110 | 1$373 | 1$495 | 1$897 | 2$223 | 1$900 |
| Batatas | — | $346 | $333 | $334 | $378 | $442 | $580 |
| Bicoutos | — | 1$566 | 1$539 | 1$517 | 2$405 | 2$396 | 3$700 |
| Bolachas | — | $850 | $619 | 1$271 | 1$626 | 1$675 | 2$630 |
| Café | — | $922 | 1$005 | 1$037 | 1$270 | 1$913 | 1$850 |
| Camarão | — | 1$448 | 1$500 | 1$524 | 1$730 | 1$890 | 2$500 |
| Carne de carneiro | — | 1$447 | 1$553 | 1$572 | 1$510 | 1$810 | 2$500 |
| " de porco | — | 1$359 | 1$414 | 1$539 | 1$717 | 1$875 | 2$000 |
| " secca | — | 1$325 | 1$349 | 1$391 | 2$038 | 2$201 | 2$161 |
| " verde | — | $784 | $808 | $884 | 1$131 | 1$262 | 1$000 |
| Cebolas | — | $559 | $488 | $409 | $791 | $825 | 1$100 |
| Chá | — | 6$190 | 4$900 | 8$554 | 8$818 | 9$525 | 9$769 |
| Farinha de Mandioca | — | $196 | $268 | $339 | $436 | $342 | $310 |
| " de trigo | — | $431 | $423 | $656 | $716 | $660 | $937 |
| Feijão | — | $400 | $290 | $350 | $634 | $461 | $450 |
| Fructas em calda | lata | 1$022 | 1$040 | 1$070 | 1$316 | 1$166 | 1$500 |
| Gallinhas | uma | 1$976 | 2$033 | 1$788 | 2$457 | 3$108 | 2$000 |
| Gelo | kilo | — | — | — | — | $084 | $050 |

(Continuação)

| Generos | Unidades | 1915 | 1916 | 1917 | 191 | 1919 | 1920 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Goiabada . . . . . | lata | 1$080 | 1$340 | 1$228 | 1$733 | 1$944 | 2$000 |
| Legumes diversos . . . | kilo | 1$124 | 1$055 | $664 | 1$413 | 3$021 | 2$900 |
| Leite condensado . . . . | lata | $617 | $822 | 1$193 | 1$275 | 2$290 | 1$480 |
| Lombo . . . . . | kilo | 1$063 | 1$174 | 1$101 | 1$466 | 1$370 | 2$000 |
| Manteiga . . . . . | — | 2$718 | 3$119 | 3$808 | 4$131 | 5$721 | 6$000 |
| Matte . . . . . | — | — | — | — | — | $763 | $860 |
| Massas alimenticias . . . | — | — | — | — | — | $817 | 1$000 |
| Ovos . . . . . | um | $094 | $119 | $107 | $118 | $139 | $150 |
| Pão . . . . . | kilo | — | — | — | — | $885 | 1$200 |
| Perús . . . . . | um | 4$986 | 4$905 | 5$017 | 7$629 | 8$203 | — |
| Peixes . . . . . | kilo | 1$389 | 1$461 | 1$472 | 1$541 | 1$767 | 2$500 |
| Presunto . . . . . | — | 3$215 | 3$917 | 4$401 | 4$979 | 4$335 | 5$200 |
| Queijos diversos . . . . | — | 1$839 | 1$889 | 3$392 | 2$422 | 2$573 | 2$800 |
| " Palmyra . . . . | um | 4$939 | 7$495 | 5$890 | 7$629 | 8$203 | 8$500 |
| Toucinho . . . . . | kilo | — | — | — | — | 2$685 | 1$350 |
| Vinagre . . . . . | garrafa | — | — | — | — | $529 | $225 |

# PESSOAL NO ANNO DE 1920

| Categorias | Quantidade | Vencimento ou soldada mensal |
|---|---|---|
| *Pessoal de terra:* | | |
| Director | 1 | 4:000$000 |
| Gabinete da Directoria | 5 | 1:700$000 |
| Portaria | 33 | 6:530$000 |
| Funccionarios a serviço da Directoria | 2 | 1:496$000 |
| Tomada de contas | 1 | 1:000$000 |
| Reserva Naval | 1 | 300$000 |
| Guardas | 2 | 360$000 |
| Secretaria | 37 | 17:800$000 |
| Thezouraria | 5 | 4:910$000 |
| Contencioso | 6 | 4:500$000 |
| Contabilidade | 72 | 43:750$000 |
| Secção Central (Trafego) | 66 | 5:000$000 |
| Chefia do Trafego | 66 | 28:629$000 |
| Cargas extrangeiras | 19 | 4:188$000 |
| Usina hydraulica | 14 | 4:755$000 |
| Armazem 4 | 74 | 16:018$000 |
| " 5 e 6 | 39 | 9:894$000 |
| " 12 | 84 | 22:901$000 |
| Navegação | 19 | 13:100$000 |
| Radio-telegraphia | 7 | 2:540$000 |
| Patromoria | 25 | 6:882$500 |
| Intendencia e Almoxarifado Central | 46 | 13:483$000 |
| Almoxarifado de Mocanguê | 32 | 9:476$000 |
| " de carvão | 13 | 4:603$750 |
| Secção Inventarios | 5 | 2:000$000 |
| Colchoaria | 16 | 2:570$000 |
| Lavanderia | 32 | 5:840$000 |
| Officina de Velame | 18 | 4:089$000 |
| Restaur. Alagôas | 7 | 1:478$750 |
| Commissarios á disposição da Intend. | 1 | 500$000 |
| Officinas (escriptorios) | 24 | 14:300$000 |
| Apontadoria | 10 | 3:000$000 |
| Mestres e contra-mestres | 23 | 12:900$000 |
| Usina de força | 40 | 10:410$000 |
| Usina de Oxigenio | 5 | 2:000$000 |
| Turma de conservação e vigilancia | 166 | 33:759$270 |
| Turma de vigias | 28 | 5:750$000 |

(Continuação)

| Categorias | Quantidade | Vencimento ou soldada mensal |
|---|---|---|
| Marinheiros e motorneiros . . . . | 14 | 2:600$000 |
| Secção Medica . . . . . | 12 | 8:266$000 |
| Prophylaxia . . . . . | 4 | 2:170$000 |
| Pharmacia e Laboratorio . . . . | 7 | 2:550$000 |
| Enfermaria (Conceição) . . . . . | 5 | 1:945$000 |
| Gabinete medico das officinas . . | 5 | 3:500$000 |
| Invalidos . . . . . | 6 | 1:937$625 |
| Carvoeiros . . . . . | 250 | 71:591$750 |
| Operarios . . . . . | 1195 | 370:307$740 |
| Totaes . . . . . | 2482 | 803:781$885 |
| *Pessoal do Mar:* | | |
| Vapores (*) . . . . . | 3093 | 700:352$000 |
| Embarcações auxiliares . . . . . | 96 | 64:439$000 |
| Totaes . . . . . | 4983 | 764:791$000 |
| *Resumo:* | | |
| Pessoal de terra . . . . . | 2482 | 803:781$885 |
| Pessoal de mar . . . . . | 3189 | 764:791$000 |
| | 5671 | 1.568:572$885 |

(*) Excluido todo o pessoal do Rio Grande e Matto Grosso e bem assim o pessoal das agencias, cujos vencimentos corriam por conta dos respectivos agentes.

Lloyd Brasileiro

Annexo n. 5

# COMMANDANTES EM DEZEMBRO DE 1920

| Nomes | Annos de serviço | Cargo |
|---|---|---|
| *Em terra:* | | |
| Antonio Muller dos Reis | 20 | Agente em Montevideo |
| Carlos Moreira de Abreu | 27 | " em Itajahi |
| Deoclecio Willington | 31 | Chefe da navegação |
| Joaquim Sarmanho | 8 | Ajudante |
| José Miguel de Souza | 27 | " |
| Luiz Lemelle | 35 | " |
| Mario Aurelio da Silveira | 23 | " |
| Manoel Pacheco de Carvalho Jor. | 23 | Sub-chefe. |
| *Navegação transatlantica:* | | |
| Antonio Reis Junior | 23 | Corcovado |
| Annibal Borges da Fonseca | 17 | Guyaba |
| Bernardo Miranda | 17 | Avaré |
| Cyro Dell'Amico | 14 | Benevente |
| Francisco dos Reis Junior | 21 | Maranguape |
| João Tybiriça de Lima | 12 | Caxias |
| Jonathas de Oliveira | 11 | Santos |
| José Moreira Pequeno | 12 | Campos |
| João dos Santos Maia | 16 | Poetine |
| Manoel Teixeira de Souza | 2 | Tapajoz |
| Pedro Velho da Silveira | 15 | Uberaba |
| Severino Antonio Pires | 9 | Tocantins |
| Victor Lighetti | 30 | Purus |
| *Grande cabotagem — Sul* | | |
| Antonio Augusto de Azevedo | 30 | Ruy Barbosa |
| Carlos B. Storry | 14 | Saro |
| Frederico C. Ferreira | 22 | Teleramopolis |
| José Ribeiro Ferraz | 19 | Servulo Dourado |
| *Grande cabotagem — Norte* | | |
| Antonio Severino dos Santos | 36 | Bahia |
| Alfredo Corte Real | 27 | S. Salvador |
| Amasvindo Catramby | 23 | Manaos |

(Continuação)

| Nomes | Annos de serviço | Cargo |
|---|---|---|
| Eurico Pedroso | 26 | Pará |
| Francisco Rodrigues do Nascimento | 19 | Brasil |
| José da Silva Mendes | 33 | João Alfredo |
| José Soares Mesquita | 17 | Almirante Jaceguay |
| Oscar Miranda | 9 | Javary |
| Octavio Fontoura | 9 | Maranhão |
| Roberto Ripper | 40 | Ceará |
| *Grande cabotagem — Norte-Sul* | | |
| Arnaldo Muller dos Reis | 19 | Rio de Janeiro |
| Antonio Gomes dos Santos | 23 | Prudente |
| Francisco C. da Costa Mendes | 9 | Minas |
| Hercilio de Faria | 14 | Acre |
| José Theodoro Pinto Aleixo | 17 | Macapá |
| Ranulpho José de Souza | 29 | S. Paulo |
| *Carguciros sem linhas determinadas* | | |
| Anthero Sanches | 17 | Bragança |
| Christiano Madsen | 25 | Pyrineus |
| Fortunato Ayrosa | 10 | Tabatinga |
| Joaquim Pereira de Azevedo | 24 | Borborema |
| Jefferson Santos | 18 | Cubatão |
| João Arnellas Rey | 11 | Sergipe |
| João da Costa Azevedo | 20 | Iris |
| Luiz Costa de Lacerda | 9 | Sargento Albuquerque |
| Luiz de Almeida Gualberto | 18 | Goyaz |
| Manoel Nunes Ramos | 26 | Bocaina |
| Melchiades Borges Menezes | 15 | Mantiqueira |
| Mario do Amaral Gomes | 2 | Guajará |
| Benedicto Perequê Brasil | 8 | Amazonas |
| Ricardino Prado | 12 | Satellite |
| *Pequena cabotagem* | | |
| Arthur Porto Alegre | 18 | Oyapock |
| Antonio Thomaz Correia | 10 | Laguna |
| Cesar Bracet | 14 | Mayrinck |

(Continuação)

| Nomes | Annos de serviço | Cargo |
|---|---|---|
| *Navios á véla:* | | |
| Antonio Pires Cavalcanti . . . . . | 2 | Mearim (galera) |
| Apolinario Brandão . . . . . | 5 | P. Wenceslau (palhabote) |
| João Soares da Silva . . . . . | 8 | Wenc. Braz (N. escola) |
| *Vapor fretado* | | |
| Ernesto Severino dos Santos . . . | 19 | Ibiapaba |
| *Vapor naufragado* | | |
| Alfredo Cesar Botelho . . . . . | 21 | Aymoré |
| *Navegação interior* (Rio Grande) | | |
| Estanislau da Silva Mattos . . . . | 12 | Mercedes |
| Pedro Patricio de Lima . . . . | 6 | Diamantino |
| Heitor Faria . . . . . | 7 | Ladario |
| *Commandantes em disponibilidade aguardando embarque* | | |
| Accacio de Avelino Faria . . . . | 7 | |
| Alberto Moutinho de Almeida . . | 15 | |
| Boaventura de Almeida Oliveira . | 3 | |
| Mario Caldas de Magalhães . . . | 13 | |

# AGENTES NO ANNO DE 1920

| PORTOS | AGENCIAS | CONDIÇÕES |
|---|---|---|
| **BRASIL** | | |
| **(Norte)** | | |
| *Rio de Janeiro* | | |
| Cabo Frio | Pring Bastos & C. | 11% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| *Espirito Santo* | | |
| Itapemerim | Cezar de Lima | 50$000 por despacho de cada vapor. |
| Piuma | Duarte Beriz & Alliança | Idem, idem. |
| Beneventes | Manoel Amancio de Barro | Idem, idem. |
| Guarapary | Braudão & C. | Idem, idem. |
| Victoria (cap) | Dario Villalba Alvim | 4 1 2% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| Barra de S. Matheus | José Ambrosio Benço | 50$000 por despacho de cada vapor. |
| *Bahia:* | | |
| Caravellas | Waldemiro Sampaio Freitas | 5 1 2% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| Cannavieiras | Doclides Garcia & Cia. | 50$000 por despacho de cada vapor. |
| Ilhéos | Luiz da Silva Pinto | 18% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| S. Salvador (cap.) | Antonio Balbino de Carvalho | 3%, idem, idem. |
| *Sergipe:* | | |
| Aracajú (cap.) | Jucundino Victorino de Souza Fº. | 5% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| Villa-Nova | Peixoto & Cia. | 50$000 por despacho de cada vapor. |

| | | |
|---|---|---|
| *Alagôas:* | | |
| Penedo | Peixoto & Cia. | 5 1\|2% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| Maceió (cap.) | Waldemar Lima. | 3 1\|2%, idem, idem. |
| *Pernambuco:* | | |
| Recife (cap.) | Domingos de Sampaio Ferraz | 4% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| *Parahyba:* | | |
| Cabedello | Heraclito Siqueira | 8% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| *Rio Grande do Norte:* | | |
| Natal | Odilon Garcia | 5 1\|2% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| Macau | Albuquerque & Cia. | Idem, idem e 3% sobre o sal. |
| Mossoró | Victor de Paula Pessôa | Idem, idem 2%, idem, idem. |
| *Ceará:* | | |
| Aracaty | J. Klein & Figueiredo | 6 1\|2% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| Fortaleza (cap.) | José Fernandes Miranda | 4 1\|2%, idem, idem. |
| Camocim | Albuquerque & Cia. | 5 1\|2%, idem, idem. |
| *Piauhy:* | | |
| Amarração | Moraes Correia & Cia. | 11% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| *Maranhão* | | |
| Tutoya | Lucas Cardoso | 11% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| S. Luiz (cap.) | Joaquim P. Franco de Sá | 4 1\|2%, idem, idem. |
| *Pará:* | | |
| Belém (cap.) | Samuel Benchimol | 4% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| Santarem | Domingos Velloso Salgado | 9%, idem ,dem. |
| Obidos | Alberto Auday | 11%, idem, idem. |

(Continuação)

| PORTOS | AGENCIAS | CONDIÇÕES |
|---|---|---|
| *Amazonas:* | | |
| Parintins . . . . . | Francisco Velloso Freire . . . . | 25% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| Itacoatiara . . . . . | Isaac Peres & Cia. . . . . | 16%, idem, idem. |
| Manáos (cap.) . . . . . | J. J. Rodrigues Martins . . . . | 6 1\|2%, idem, idem. |
| (Sul) | | |
| *Rio de Janeiro:* | | |
| Angra dos Reis . . . . | Coriolano de Araujo . . . . . | 50$000 por despacho de cada vapor. |
| Paraty . . . . . | Clarimundo Padua . . . . . | Idem, idem |
| *S. Paulo:* | | |
| Ubatuba . . . . . | Deolindo Santos . . . . . | 50$000 por despacho de cada vapor. |
| Caraguatatuba . . . . . | Arouca & Cia. . . . . | Idem, idem |
| VillaBella . . . . . | Sebastião Jacintho Cardeal . . . . | Idem, idem |
| S. Sebastião . . . . . | Emygidio Orseli . . . . . | Idem, idem |
| Santos . . . . . | Arthur F. Albuquerque Cavalcanti | 2 1\|2% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| Iguape . . . . . | Manoel Correia . . . . . | 5 1\|2%, idem, idem. |
| Cananéa . . . . . | F. Assis de Oliveira . . . . . | 11%, idem, idem. |
| São Paulo (cap.) Sub-agencia . . . . . | Canteiro, Carvalho & Cia. . . . | 10% sobre a receita da carga alli engajada. |
| *Paraná:* | | |
| Antonina . . . . . | Nelson Medrado . . . . . | 8% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| Paranaguá . . . . . | Edgard Gonçalves Torres . . . . | 4 1\|2%, idem, idem. |
| Guaratuba . . . . . | Joaquim José Carvalho . . . . . | 50$000 por despacho de cada vapor. |

| | | |
|---|---|---|
| *Santa Catharina:* | | |
| S. Francisco . . . . . | Alvaro Joaquim Oliveira Junior . | 5% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| Itajahy . . . . . | Heltor Blum. . . . . | 8%, idem, idem. |
| Florianopolis (cap.) . . | Carlos Moreira de Abreu . . . . . | 10%, idem, idem. |
| Laguna . . . . . | Abelardo Pinto . . . . . | 6%, idem, idem. |
| *Rio Grande do Sul:* | | |
| Rio Grande . . . . . | Ubaldo F. Lobo . . . . . | 10% sobre a receita liquida de cada vapor. |
| Pelotas . . . . . | Manoel Simões Lopes . . . . . | 15%, idem, idem. |
| Porto Alegre (cap.) . . | Sancho B. B. Berenguer . . . . | 4%, idem, idem. |
| Jaguarão . . . . . | Paulo Marques Lisbôa . . . . . | 11%, idem, idem. |
| Santa Victoria . . . . . | Joaquim Calvet . . . . . | 11%, idem, idem. |
| EXTRANGEIRO | | |
| *Uruguay* | | |
| Montevidéo (cap.) . . . | Antonio Muller dos Reis . . . . . | 8% sobre a renda bruta de exportaçãço. |
| *Argentina* | | |
| Buenos Ayres (cap.) . | Erasmo de Macedo . . . . . | 3% sobre a renda bruta de expórtaçãço. |
| Rozario de Santa Fé . . | Juan Podestá . . . . . | |
| *Barbados:* | | |
| Bridgetown . . . . . | Hanschell & C°. . . . . | 1 1\|4% sobre o frete de entrada: 1\|2% sobre o frete de sahida. |
| *R. de Cuba* | | |
| Habana (cap.) . . . . | Enrique R. Marguerit . . . . . | |

(Continuação)

| PORTOS | AGENCIAS | CONDIÇÕES |
|---|---|---|
| *E. U. America do Norte:* | | |
| New Orleans . . . . . | Alberto Durão Coelho . . . . . | 2 1/2% sobre a receita liquida de cada vapor e 4:000$000 mensaes. |
| New York . . . . . | | |
| *Inglaterra:* | | |
| Liverpool . . . . . | E. A. da Costa & C° Ltd. . . . | 1 1/4% sobre o frete de entrada: 2 1/2% sobre o frete de sahida. |
| *Allemanha:* | | |
| Hamburgo . . . . . | Augusto Bolten . . . . . | 3 1/2% sobre passagens e cargas de exportação |
| *Hollanda:* | | |
| Rotterdam . . . . . | Lloyd Royal Belge . . . . . | 3 1/2% sobre passagens e cargas de exportação |
| Amsterdam . . . . . | Lloyd Royal Belge . . . . . | 1 1/4% sobre frete de entrada e 2 1/2% sobre o frete de sahida. |
| *Belgica:* | | |
| Anvers (ou Antuerpia) | Lloyd Royal Belge . . . . . | 3 1/2% sobre passagens e cargas de exportação |
| *França:* | | |
| Le Havre . . . . . | Lloyd Royal Belge . . . . . | Idem, idem. |
| Marseille . . . . . | Maison Bazen & Arkless . . . . | 1 1/4% sobre frete de entrada e 2 1/2% sobre o frete de sahida. |

| | | |
|---|---|---|
| *Portugal*: | | |
| Porto (Leixões) . . . . | Henry Burnay & Cie. . . . . | 3 1\|2% sobre passagens e cargas de exportação |
| Lisbôa (cap.) . . . . . | Henry Burnay & Cie. . . . . | 3 1\|2%, idem idem. |
| S. Vicente . . . . . | Cory Brothers & Cie. . . . . | Sem commissão. |
| Funchal . . . . . | Reid Castro & Cia. . . . . | 3 1\|2% sobre passagens e cargas de exportação |
| *Hespanha*: | | |
| Barcelona . . . . . | Aurelio Bocchino . . . . . | 1 1\|4% sobre frete de entrada e 2 1\|2% sobre o frete de sahida. |
| *Italia*: | | |
| Genova . . . . . | Aurelio Bocchino . . . . . | 1 1\|4%, idem idem. |
| *Alger*: | | |
| Alger (cap.) . . . . . | J. Kalfon . . . . . | 1 1\|4% sobre frete de entrada e 2 1\|2% sobre o frete de sahida. |
| Oran . . . . . | J. Kalfon . . . . . | Idem, idem |

## DIRECTORES E CHEFES DE SERVIÇOS

### DIRECTORES:

*Periodo inicial*

15 de Abril de 1890
Barão de Mendes Totta — Director-Gerente
Barão Sampaio Vianna — Secretario
Commandante José Maximiano de Mello e Alvim — Sub-Gerente.

*O Lloyd Secção da Empreza de Obras Publicas no Brasil*

2 de Outubro de 1891
Dr. Manoel Buarque de Macedo — Presidente

*O Lloyd novamente autonomo*

10 de Dezembro de 1892
Dr. Manoel Buarque de Macedo — Presidente
Commandante José Maximiano de Mello e Alvim — Vice-Presidente
Conselheiro João Baptista Pereira — Secretario
Contra-Almirante Eusebio de Paiva Legey

31 de Agosto de 1894
Pedro Hyppolito Duarte — Presidente interino
Conselheiro Manuel Francisco Correia

27 de Setembro de 1894
Vice-Almirante Francisco José Coelho Neto — Presidente
Pedro Hyppolito Duarte
Conselheiro Manuel Francisco Correia

11 de Março de 1895
Conselheiro Manuel Francisco Correia — Presidente
Pedro Hyppolito Duarte
Commandante José Maximiano de Mello e Alvim

9 de Maio de 1898

Conselheiro Manoel Francisco Correia — Presidente
Contra-Almirante Eusebio de Paiva Legey
Conselheiro Eugenio Eloy de Andrade Camara

*O Lloyd em liquidação*

*Syndicos*

15 de Março de 1899
Conselheiro Camillo de Andrade
Dr. Alberto de Faria

*Prepostos do Banco do Brasil na direcção do Lloyd:*

15 de Março de 1899

Conselheiro Engenio Eloy de Andrade Camara
Commandante Leopoldino da Silva
Commandante Procopio Rollin Pinheiro

1 de Agosto de 1901

Commandante Cordeiro da Graça
Luiz Campos

24 de Julho de 1902

Dr. Pedro Betim Paes Leme
Almirante Bartholomeu Francisco de Souza e Silva

*Cia. Novo Lloyd Brasileiro*

7 de Janeiro de 1903

Dr. Pedro Betim Paes Leme — Presidente
Commandante José Maximiano de Mello e Alvim — Gerente
Dr. Horacio Moreira Guimarães — Secretario

5 de Julho de 1905

Dr. João Gonçalves Pereira Lima — Presidente
Commandante José Maximiano de Mello e Alvim — Gerente
Dr. Horacio Moreira Guimarães — Secretario

*Lloyd Brasileiro*

*Sociedade em commandita M. Buarque & Cia.*

31 de Março de 1906

Dr. Manoel Buarque de Macedo — Presidente

*Lloyd Brasileiro*

(Sociedade Anonyma)

31 de Dezembro de 1909

Dr. Manoel Buarque de Macedo — Presidente
Dr. Amarillo Olinda de Vasconcellos — Secretario (*)
Conde de Figueiredo — Thesoureiro (*)

12 de Março de 1909

Dr. Manoel Buarque de Macedo — Presidente
Dr. Horacio Moreira Guimarães — Secretario
Dr. Aarão Reis, — Thezoureiro

8 de Agosto de 1910

Dr. Manoel Buarque de Macedo — Presidente
Dr. Aarão Reis — Secretario
Dr. Horacio Moreira Guimarães — Contencioso e poderes publicos
Dr. Carlos Buarque de Macedo — Serviço financeiro

23 de Agosto de 1911

Dr. José Carlos Rodrigues — Presidente
General Severiano Carneiro da Silva Rego
Commandante Carlos de Castilho Midosi

1 de Agosto de 1912

General Severiano Carneiro da Silva Rego — Director presidente
Commandante Carlos de Castilho Midosi — Director gerente

---

(*) Não tomaram posse.

*Lloyd Brasileiro*

(Patrimonio Nacional)

13 de Agosto de 1913

General Severiano Carneiro da Silva Rego — Superintendente
Servulo Dourado — Director commercial
Commandante Carlos de Castilho Midosi — Director das officinas

30 de Agosto de 1913

Servulo Dourado — Director commercial
Commandante Carlos de Castilho Midosi — Director technico

1 de Setembro de 1916

Commandante Antonio Müller dos Reis — Director commercial
Commandante Carlos de Castilho Midosi — Director technico

10 de Julho de 1917

Dr. Gabriel Ozorio de Almeida — Director
Commandante Antonio Müller dos Reis
Commandante Carlos Castilho Midosi

1 de Janeiro de 1918

Dr. Gabriel Ozorio de Almeida — Director

9 de Novembro de 1918

Dr. Alberto de Andrade Pinto — Director

7 de Março de 1919

General Alexandre José Barbosa Lima — Director

4 de Setembro de 1919

Dr. Joaquim Antonio Alves de Faria — Director

17 de Maio de 1920

Dr. Frederico Cesar Burlamaqui — Director

## CHEFES DE SERVIÇO

*Secretaria*

Luiz do Rosario
Juvencio Watson
Carlos Marques da Silva
Victor Hugo Aranha
Francisco Alves Machado
Alfredo Pinto Guimarães

*Contabilidade*

Augusto de Oliveira Pinto
José Ramos de Azevedo
Ubaldo Fernandes Lobo
Dr. Antonio José Alves de Faria
Dr. Domingos Leite de Castro

*Trafego*

Commandante Alvaro Ribeiro Graça
Mario Castro de Almeida
Commandante Carlos Moreira de Abreu
Commandante Manoel Pacheco de Carvalho Junior
Commandante Antonio Müller dos Reis
Gastão Olavo de Almeida
Dr. Alberto de Andrade Pinto
Manoel da Costa Pires (Interino)
Dr. Antonio Joaquim Alves de Faria
Alfredo Pinto Guimarães

*Intendencia*

Carlos Monteiro e Souza
Carlos Alberto Fernandes
Vicente Simões
Dr. Ernesto Marcos Tygna da Cunha
Samuel de Almeida
Edgard Ribeiro
Servulo Dourado
Juvencio Watson
Francisco Alves Machado

*Navegação*

Commandante Alvaro Ribeiro Graça
Commandante Carlos de Castilho Midosi
Commandante Bernardo de Miranda
Commandante Mario Aurelio da Silveira
Almirante Silvino Alves de Moura
Commandante Mario de Barros Barreto
Commandante Dioclecio Villington

*Officinas*

Dr. Alvaro Gomes de Mattos
Dr. Bartholomeu de Souza e Silva
Dr. João Conceição
Dr. Honorio da Fonseca
Dr. Vital Brandão Cavalcanti

*Ensino profissional*

Commandante Durão Coelho
Dr. Alvaro Ozorio de Almeida
Dr. Augusto Cesar de Pinna
Dr. Lisbôa Coutinho
Prof. Arnaldo Barreto

*Secção Medica*

Dr. Augusto de Faria Magalhães Calvet
Dr. Daniel de Almeida
Dr. Nuno Pinheiro
Dr. Newton de Campos

*Thezouraria*

José Joaquim de Magalhães
Celestino Simões
Samuel Quadros
Julio Cesar Pimenta Velloso
Arthur Furtado Cavalcante de Albuquerque
Leopoldo Pereira

## LEGISLAÇÃO

| N. de ordem | Data | Lei ou decreto | Assumpto |
|---|---|---|---|
| 1 | 19-2-1890 | D. 208 | Autoriza a organização do Lloyd Brasileiro. |
| 2 | 13-10-1890 | D. 857 | Approva a organização do Lloyd Brasileiro e regulamenta os seus serviços maritimos. |
| 3 | 2-10-1891 | D. 611 | Approva a fusão do Lloyd Brasileiro na Empreza de Obras Publicas no Brasil, dispensando as viagens para a Europa. |
| 4 | 27-7-1892 | D. 956 | Approva a fusão da Companhia Bahiana de Navegação a Vapor no Lloyd Brasileiro, secção da Empreza de Obras Pubiicas no Brasil. |
| 5 | 9-12-1892 | D. 1165 | Autoriza a reconstituição do Lloyd Brasileiro em sociedade anonyma. |
| 6 | 26-1-1893 | D. 1244 | Approva a reconstituição do Lloyd Brasileiro. |
| 7 | 29-12-1893 | D. 1624 | Autoriza o estabelecimento de um serviço provisorio na linha do Norte (de Bahia a Manáos) e na linha de Matto Grosso. |
| 8 | 27-9-1894 | D. 1815a | Modifica os Estatutos do Lloyd Brasileiro. |
| 9 | 11-3-1895 | D. 1985a | Annulla o Decreto n. 1815 A. de 27-9-1894 e estabelece uma quota de fiscalisação de 12:000$000 annuaes, pagos adiantadamente pelo Lloyd Brasileiro. |
| 10 | 6-1-1902 | D. 4311 | Autoriza o Sr. Antonio Vaz de Carvalho a reorganizar o Lloyd mediante contracto que vigorará até 31-12-1902. |
| 11 | 26-6-1902 | D. 4442 | Altera as clasulas 9 e 33 do annexo ao decreto anterior. |
| 12 | 30-12-1902 | L. 957 | (Art. 22 its. 12 e 13). O Governo é autorizado a reorganizar os serviços que estavam a cargo do Lloyd Brasileiro, contractando-os com uma ou mais emprezas, que melhores vantagens offereçam ao publico e ao Thesouro, a juizo do Governo. |
| 13 | 30-12-1905 | L. 1453 | (Art. 16). O Governo é autorizado a reorganizar os serviços de navegação a cargo do Lloyd Brasileiro. |
| 14 | 23-2-1906 | D. 5903 | Concede a M. Buarque & Cia. autorização para reorganizar os serviços que estavam a cargo da Companhia Novo Lloyd Brasileiro. |
| 15 | 21-8-1906 | D. 6116 | Concede ao Lloyd Brasileiro (M. Buarque & Cia.), autorização para iniciar a navegação da Linha Americana. |

(Continuação)

| N. de ordem | Data | Lei ou decreto | Assumpto |
|---|---|---|---|
| 16 | 6-8-1908 | D. 7061 | Altera a clausula 1 do annexo ao decreto 5903 de 23 de Fevereiro de 1906. |
| 17 | 31-12-1908 | L. 2050 | Art. 16 n. XLV). Autoriza a revisão do contracto com o Lloyd Brasileiro, concedendo accrescimo de praso por 6 annos, mediante novas compensações sobre tarifas e outras. |
| 18 | 30-12-1909 | D. 7771 | Transfere ao Lloyd Brasileiro (Sociedade Anonyma), os contratcos celebrados em virtude dos decretos 5.903, de 23-2-1906, 6.116 de 21-8-1906 e 7061 de 6-8-1908. |
| 19 | 30-12-1909 | D. 7772 | Concede ao Lloyd Brasileiro (Sociedade Anonyma) a prorogação de praso, por mais 6 annos, dos contractos celebrados com o Lloyd Brasileiro (M. Buarque & Cia.). |
| 20 | 4-1-1913 | L. 2738 | Art. 97 — O poder executivo é autorizado a conceder ao Lloyd Brasileiro uma subvenção de 2.000:000$000, ouro, pelo praso de 18 annos, ou a incorporal-o provisoriamente ao Patrimonio Nacional para ser depois arrendado ou vendido. |
| 21 | 12-8-1913 | D. 10387 | O Lloyd Brasileiro é incorporado provisoriamente ao Patrimonio Nacional. |
| 22 | 31-12-1914 | L. 2919 | Art. 2 n. X — Concede ao Lloyd Brasileiro uma subvenção annual de 2.000:000$000, ouro. |
| 23 | 31-12-1915 | L. 3070 | Art. 2 n. XVIII — Idem, idem. |
| 24 | 5-1-1917 | L. 3232 | Rubrica 37 — Subvenção de 2.000:000$000. |
| 25 | 31-12-1918 | L. 3644 | Autoriza a reorganização do Lloyd Brasileiro. |
| 26 | 7-1-1919 | L. 3674 | Art. 99 n. XXXIV — Autoriza a reorganização do Lloyd Brasileiro. |
| 27 | 15-1-1919 | D. 13420 | Os serviços do Lloyd Brasileiro são transferidos para o Ministerio da Viação. |
| 28 | 16-4-1919 | D. 13549 | Approva o novo Regulamento do Lloyd Brasileiro. |
| 29 | 9-10-1919 | D. 13799 | Supprime a Inspectoria Geral das Linhas. |
| 30 | 25-12-1919 | D. 3964 | Autoriza a reorganização do Lloyd Brasileiro e dá outras providencias. |
| 31 | 28-12-1920 | D. 14577 | Reorganiza o Lloyd Brasileiro, transformando-o em sociedade anonyma. |
| 32 | 9-3-1921 | Portaria | Instrucções para a liquidação do Lloyd Brasileiro (Patrimonio Nacional). |

ABREVIATURAS:

L — Lei. D — Decreto.

# ESTATUTOS

| Data | | | Publicação no Diario Official | | | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Dia | Mez | Anno | Dia | Mez | Anno | |
| 15 | Abril | 1890 | 20 | Abril | 1890 | Estatutos do Lloyd Brasileiro — Capital . . . . 20.000:000$000 (Fundação). |
| 10 | Dezembro | 1892 | 13 | Dezembro | 1892 | Estatutos do Lloyd Brasileiro, independente da Empreza de Obras Publicas no Brasil — Capital 28.000:000$000. |
| 30 | Agosto | 1894 | — | — | — | Alterações dos Estatutos incluindo uma clausula que permittia ao Governo Federal a designação do Presidente do Lloyd Brasileiro. |
| 7 | Janeiro | 1903 | 5 | Fevereiro | 1903 | Estatutos da Companhia Novo Lloyd Brasileiro — Capital 13.500:000$000. |
| 17 | Maio | 1905 | 28 | Maio | 1905 | Estatutos do Lloyd Brasileiro — M. Buarque & Cia. — Capital 2.000:000$000. |
| 24 | Novembro | 1909 | 28 | Dezembro | 1909 | Estatutos do Lloyd Brasileiro (Sociedade Anonyma) — Capital 6.000:000$000. |
| 8 | Agosto | 1910 | — | — | — | Alterações dos Estatutos, elevando o numero dos Directores a quatro. |
| 7 | Janeiro | 1911 | 31 | Janeiro | 1911 | Alterações dos Estatutos, reduzindo o numero dos Directores a tres. |
| 1 | Agosto | 1921 | — | — | — | Alterações dos Estatutos, reduzindo o numero dos Directores a dous. |
| 9 | Janeiro | 1921 | 25 | Janeiro | 1921 | Estatutos da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro (Sociedade Anonyma) — Capital . . . . 30.000:000$000. |

Lloyd Brasileiro

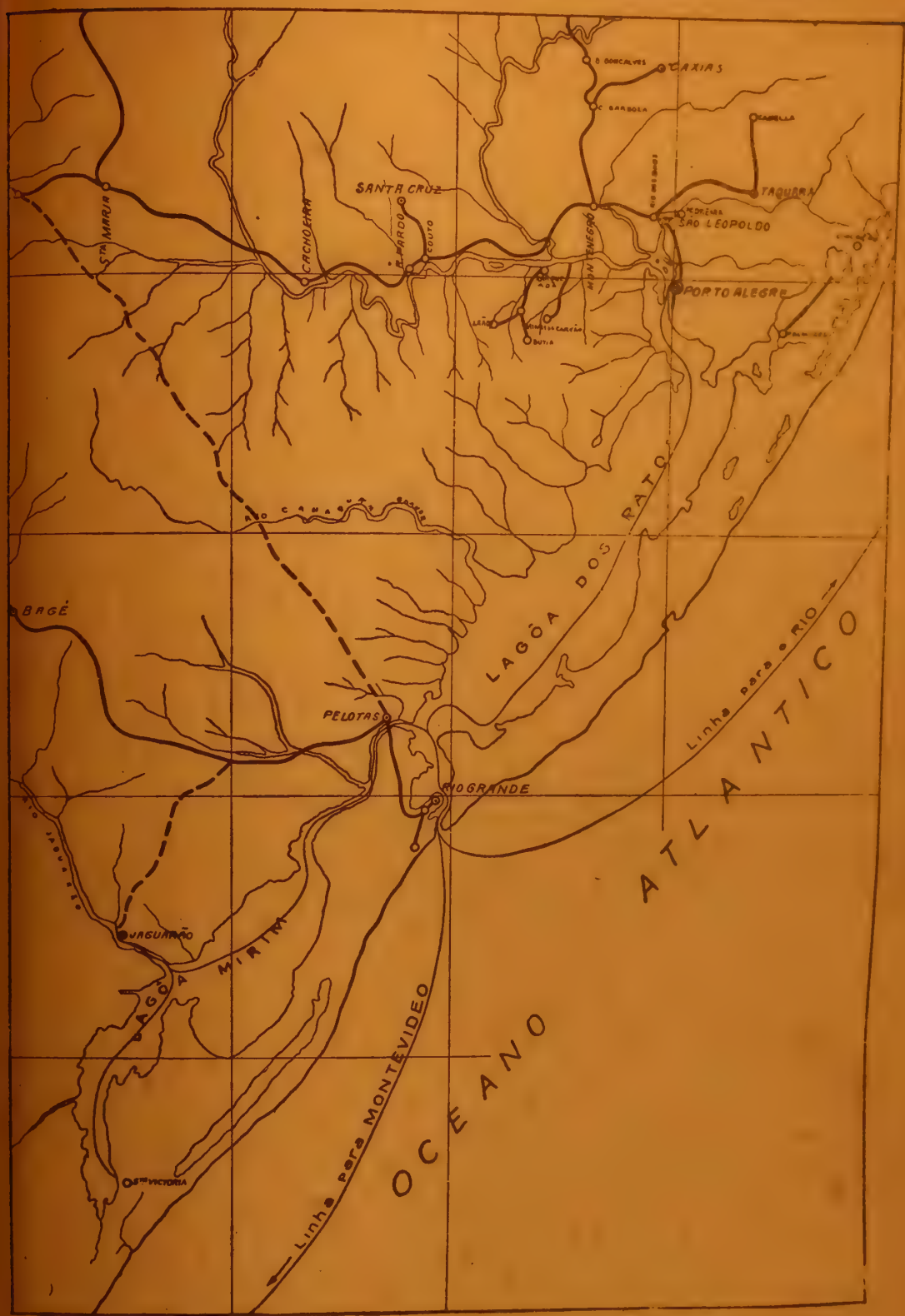
Annexo n. 10

# TABELLA DAS DISTANCIAS

entre portos contiguos e directas a partir do Rio de Janeiro em milhas

| PORTOS | Entre portos | Do Rio | PORTOS | Entre portos | Do Rio |
|---|---|---|---|---|---|
| Rio | 0 | 0 | Rio | 0 | 0 |
| Cabo Frio | 79 | 79 | Angra dos Reis | 69 | 69 |
| Itapemirim | 160 | 232 | Paraty | 26 | 99 |
| Piuma | 5 | 237 | Ubatuba | 49 | 119 |
| Benevente | 5 | 240 | Caraguatuba | 31 | 138 |
| Guarapary | 30 | 250 | Villa Bella | 3 | 141 |
| Victoria | 42 | 279 | S. Sebastião | 3 | 144 |
| Caravellas | 191 | 446 | Santos | 64 | 206 |
| Ilhéos | 190 | 632 | Cananéa | 121 | 305 |
| Bahia | 120 | 746 | Iguape | 30 | 335 |
| Aracajú | 168 | 878 | Cananea | 30 | 305 |
| Penedo | 81 | 929 | Paranaguá | 56 | 349 |
| Maceió | 87 | 966 | Antonina | 12 | 361 |
| Recife | 129 | 1078 | Paranaguá | 12 | 349 |
| Cabedello | 84 | 1162 | Guaratuba | 52 | 354 |
| Natal | 86 | 1238 | S. Francisco | 53 | 359 |
| Macau | 159 | 1385 | Itajahy | 60 | 392 |
| Mossoró | 40 | 1406 | Florianopolis | 50 | 416 |
| Aracaty | 52 | 1435 | Laguna | 62 | 462 |
| Ceará | 70 | 1594 | Rio Grande | 302 | 740 |
| Camocim | 178 | 1663 | Montevidéo | 314 | 1023 |
| Amarração | 60 | 1708 | Buenos Ayres | 119 | 1134 |
| Tutoya | 56 | 1738 | Rosario | 219 | 1324 |
| Maranhão | 157 | 1888 | *Linha de Santa Victoria* | | |
| Pará | 370 | 2172 | Rio Grande | 0 | 0 |
| Santarém | 460 | 2632 | Pelotas | 27 | 27 |
| Obidos | 69 | 2701 | Juguarão | 105 | 132 |
| Parintins | 91 | 2792 | Santa Victoria | 72 | 175 |
| Itacoatiara | 140 | 2932 | *Linha de Porto Alegre* | | |
| Manáos | 120 | 3048 | Rio Grande | 0 | 0 |
| Barbados | — | 3078 | Pelotas | 27 | 27 |
| New York | — | 4754 | Porto Alegre | 150 | 165 |

NOTA — Estes dados foram extrahidos do "Roteiro das linhas costeiras sul e norte do Brasil", publicado em Julho de 1922 pela Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.




Linha de navegação da Lagôa dos Patos e da Lagôa Mirim

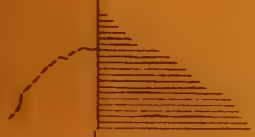
# O LLOYD BRASILEIRO EM MATTO GROSSO

A navegação Montevidéo-Cuyabá

# LLOYD BRASILEIRO EM MATTO GROSSO

Porto de Corumbá, abrigando navios do Lloyd Brasileiro

Trapiche do Lloyd Brasileiro em Corumbá, recebendo carga do "Miranda".



CONVENÇÕES

Linha de Amarração —···—···—···—

Linhas de cabotagem e fluviaes em Janeiro de 1921

# INSPECTORIA FEDERAL DE NAVEGAÇÃO

# INSPECTORIA FEDERAL DE NAVEGAÇÃO

A funcção desta Inspectoria é de estudo e de fiscalisação, abrangendo tres modalidades: navegação maritima e fluvial, construcção naval e navegação aerea.

Na parte referente á navegação maritima e fluvial cabe-lhe o estudo das linhas de navegação e dos contractos com as companhias, que pretendam favores do governo, e a fiscalisação dos contractos celebrados.

Na parte relativa á construcção naval cabe-lhe o estudo dos planos e especificações dos navios destinados a serviços contractados ou favorecidos e a fiscalisação da exploração dos estaleiros, que gozam de favores do Governo Federal.

Quanto á parte relativa á navegação aerea, a Inspectoria ainda não teve opportunidade de applicar as disposições do seu regulamento, e o seu trabalho principal, neste assumpto, tem sido o da redacção de um projecto de clausulas para a regulamentação da viação aerea, projecto que já foi submettido pelo Governo á approvação do Congresso Nacional.

A creação da Inspectoria foi autorizada pela lei n. 1.617, de 30 de Dezembro de 1906, lei que fixou a despeza para o exercicio financeiro de 1907, e os seus serviços foram regulamentados pelo decreto n. 6.453, de 18 de Abril de 1907.

Sua denominação era de "*Inspectoria Geral de Navegação*", titulo que conservou, apezar da reforma do decreto n. 7.836, de 27 de Janeiro de 1910, até á reorganisação do decreto n. 11.456, de 20 de Janeiro de 1915, occasião em que passou a chamar-se "*Inspectoria Federal de Viação Maritima e Fluvial*".

Foi, depois, modificada em 1916, pelo decreto n. 12.293, de 30 de Novembro, e em 1920, pelo decreto n. 14.050, de 5 de Fevereiro, data em que assumiu o nome de "*Inspectoria Federal de Navegação*", que ainda conserva.

O serviço da Inspectoria é realisado na sua séde, nesta capital, pelo Inspector, auxiliado por um engenheiro-ajudante, chefes de secção e escripturarios, e nos portos pelos fiscaes regionaes e pelo engenheiro-ajudante, com séde no Pará.

Ha fiscaes de 1ª classe nos portos de Belem, São Salvador, Rio de Janeiro e Rio Grande; fiscaes de 2ª classe nos portos de Manaos, S. Luiz, Therezina, Recife, Joazeiro, Santos, Florianopolis e Porto Alegre; fiscaes de 3ª classe em Fortaleza, Natal, Aracajú, Pirapora, Victoria e Paranaguá, e finalmente, um fiscal especial em Montevidéo.

A receita da Inspectoria é fornecida, em parte, pelas quotas de fiscalisação pagas pelas emprezas fiscalisadas, quotas que de 72:400$000, em 1907 ainda se mantinham, em 1921, em 73:200$000.

A despeza, em 1907, foi apenas de 46:060$000, papel, e 2:400$000, ouro; em 1921 subiu a 369:317$237, papel, e 2:400$000, ouro.

No quadro, que publicamos, são indicadas as quotas de fiscalisação e o custeio da Inspectoria, do anno de sua creação até o anno de 1921.

## RECEITA E CUSTEIO

| Annos | Quotas de fiscalização | Custeio da Inspectoria | |
|---|---|---|---|
| | | Papel | Ouro |
| 1907 | 72:400$000 | 46:060$000 | 2:400$000 |
| 1908 | 85:600$000 | 73:600$000 | 2.400$000 |
| 1909 | 89:200$000 | 76:800$000 | 2:400$000 |
| 1910 | 98:800$000 | 82:800$000 | 2:400$000 |
| 1911 | 95:200$000 | 123:630$000 | 2:400$000 |
| 1912 | 104:800$000 | 145:380$000 | 2:400$000 |
| 1913 | 114:400$000 | 152:605$000 | 2:400$000 |
| 1914 | 80:400$000 | 152:605$000 | 2:400$000 |
| 1915 | 64:800$000 | 146:205$600 | 2:400$000 |
| 1916 | 62:400$000 | 143:010$000 | 2:400$000 |
| 1917 | 68:400$000 | 132:975$000 | 2:400$000 |
| 1918 | 68:400$000 | 132:975$000 | 2:400$000 |
| 1919 | 75:600$000 | 132:975$000 | 2:400$000 |
| 1920 | 81:600$000 | 204:810$000 | 2:400$000 |
| 1921 | 64:200$000 | 369:317$237 | 2:400$000 |

## NAVEGAÇÃO MARITIMA E FLUVIAL

### I

### *Navegação maritima*

Antes da proclamação de nossa independencia politica, deu-se, na historia de nossa marinha, um facto de grande importancia economica: a abertura, pela carta regia de 28 de Janeiro de 1808, dos portos brasileiros aos navios das nações amigas.

Até então a entrada nos portos nacionaes só era permitta a navios lusos.

O que foi a navegação durante todo esse periodo que vae da descoberta a essa data memoravel mereceria longas paginas e não, apenas, uma ligeira referencia. Sem fallar no auxilio inestimavel que prestou nas lutas pela defeza dos territorios descobertos, é fóra de duvida que foi decisivo o papel dessa navegação no estabelecimento de nucleos de povoação no littoral e nas communicações de um para outro nucleo da jovem colonia e entre esses nucleos e a metropole.

Desconhecido e fechado o interior do paiz, a colonisação devia começar pelas regiões littoraneas, e foi ao navio que coube o papel fecundo e glorioso de levar colonos aos diversos pontos do intermino littoral, como que para estabelecer as portas de accesso ao immenso territorio, que é o Brasil.

Nos primeiros seculos da colonisação, navios francezes, navios hollandezes, navios hespanhóes, vinham aportar ás nossas praias para commerciar com os indigenas e estabelecer-se na cubiçada nova terra.

Na expulsão desses concurrentes, os navios constituiram um elemento poderoso, com que os portuguezes, já auxiliados pelos indios, seus alliados, e pelos seus descendentes e pelos filhos dos cruzamentos das raças aqui em contacto, conseguiram vencer os seus competidores, reservando para si o commercio maritimo, então, como hoje, fonte de riqueza e de poder.

Esta exclusividade de commercio foi julgada, tres seculos depois da descoberta, um impecilho ao livre desenvolvimento da nação, e era; mas, antes, teve a sua funcção providencial de assegurar a unidade do territorio brasileiro e a unidade ethnica-politica, sem a qual hoje não seria possivel o mila-

gre de encontrar no homem do Amazonas e no seu irmão dos pampas do sul a mesma lingua, a mesma religião, a mesma comprehensão dos deveres civicos e as mesmas pulsações pela conquista do mesmo ideal politico; a grandeza da Patria commum que não é o Amazonas, nem o Rio Grande, mas o Brasil.

A navegação em 1808 era relativamente prospera;

Abertos os portos a todas as nações, o Brasil concedeu, em 1810, pelo tratado de 9 de Fevereiro, favores especiaes á Inglaterra, reservando, porém, a navegação e o commercio de cabotagem aos navios de bandeira portugueza.

O alvará de 4 de Fevereiro de 1811, estabelecendo a grande cabotagem, depois de varias disposições e providencias regulamentares, só a portuguezes permittia em navios portuguezes, o commercio directo entre os differentes portos dos dominios da corôa e entre esse e o Brasil. (1)

A navegação a vapor nos paizes mais adiantados ensaiava então os seus primeiros passos vacillantes.

Fulton, em 1807, tinha posto a trafegar no Hudson a sua *Clermont*; em 1818 o *Savannah*, navio á véla e a vapor, atravessava o Atlantico, de Boston a Liverpool, e o *Ferdinando I*, navio de rodas, vencia no meio do receio geral o percurso de Napoles a Marselha, costeando as praias italianas e francezas.

O exito do vapor applicado aos navios era tão incerto que Napoleão não lhe deu importancia, chegando o inglez Lardner a dizer, numa reunião de sabios da época, que "o projecto, de que fallam os jornaes, da ida de um vapor de Liverpool a New-York, é tão chimerico, como aquelle de uma viagem de Liverpool a lua".

No meio das incertezas em que se apresentava a nova conquista aos homens de sciencia da Europa, os dirigentes do Brasil tiveram a intuição do progresso, que se escondia na incomprehendida descoberta, e em 3 de Agosto de 1818, antes mesmo da partida do *Ferdinando I*, baixaram um decreto, permittindo a navegação a vapor nos portos e rios do Brasil.

A permissão foi logo aproveitada, estabelecendo-se, em 1819, um serviço de barcas a vapor entre Bahia e a cidade de Cachoeira, devido ao espirito emprehendedor do Visconde de Barbacena. Em 1821 um serviço identico era iniciado na bahia do Rio de Janeiro.

Sobre o estado da nossa marinha de guerra e mercante, na occasião da proclamação da nossa independencia e logo depois, escreveu o Command. Armando Burlamaqui, na sua *A Marinha Mercante*:

"Os independentes encontraram no paiz os recursos precisos á segurança do exito da sua ardua e nobre missão patriotica.

Logo nos primeiros passos de vida livre, quando ainda procurava a metropole desconhecer o grande facto, os heróes, medindo a extensão das suas responsabilidades, a grandiosidade da obra a que metteram hombros, e com

(1) *Affonso Costa* — A marinha mercante, pag. 13.

uma clara visão da conducta da luta, apoderaram-se de tudo o que lhes facilitava o equipamento de uma frota de guerra, e com os barcos promptos e aquelles que capturaram formaram uma força regular que, invictamente, veio a perseguir até a fóz do Tejo os briosos lidadores da causa portugueza. Da ousada perseguição regressaram para iniciar uma outra phase da nova vida percorrendo todas as provincias para firmar o poder da Nova Autoridade, que proclamando-se imperial, manteve unido e indestructivel o glorioso legado que seus ascendentes desbravaram, povoaram e forjaram para enriquecer.

O Brasil, que surgiu nessa época memoravel, tinha a sua existencia de nação politica, a sua vida commercial, a sua autonomia de povo independente, presas á sua marinha.

As condições do seu apparelhamento maritimo facilitaram a dura tarefa dos primeiros governadores. D. Pedro I poude tornar effectivo o seu Imperio porque encontrou na Bahia, em Pernambuco, no Pará e no Rio de janeiro, usinas que trabalhavam, officinas que reparavam e arsenaes que construiram a esquadra de guerra que manteve a ordem e garantiu as autoridades, bem como os navios mercantes que iam de um a outro porto, fazendo o commercio local e facilitando a permuta dos artigos e objectos, que eram indispensaveis á vida commum".

A proclamação da independencia veiu exigir trabalho e esforços á marinha nacional, mas não lhe poude melhorar as condições, porque não o permittiram os compromissos assumidos em 1810 perante a Inglaterra em troca do auxilio prestado pelos inglezes a D. João VI, quando este rei, receioso das baionetas de Bonaparte, teve que mudar de Lisbóa para o Rio a séde do seu reino.

Por lei de 20 de Outubro de 1823 foi adoptada para a nossa marinha a legislação portugueza e em 1827 o Brasil teve que renovar o tratado de 1810.

Uma consequencia desse tratado foi o monopolio pela Grã-Bretanha, diz Dunshee de Abranches, na sua obra "Tratados de commercio e navegação no Brasil", de todo o commercio nacional, o que impediu a expansão das forças vivas do paiz, como se tinha dado com os Estados Unidos, em seguida á sua libertação do regimen colonial.

Apezar disso, em poucos annos as cousas melhoraram, progredindo muito a navegação á véla, que nada temia da incipiente navegação a vapor.

O trafico de negros teve a sua parte no resultado economico da navegação (1).

A navegação a vapor, entretanto, fa-se estabelecendo em toda a parte, atravez das maiores desconfianças e obstaculos.

E' de notar que o nosso paiz não foi um dos ultimos em adoptal-a.

Os primeiros navios que atravessaram o Atlantico, tendo o vapor como força motora exclusiva, foram o *Sirius* e o *Great Western*, que sahiram da

(1) *Almirante Jaceguay* — Quatro seculos de actividade maritima.

Inglaterra nos dias 4 e 8 de Abril de 1838, respectivamente, para chegar no mesmo dia, 23 daquelle mez, em New York.

A primeira linha regular de vapores entre a Inglaterra (Liverpool) e a America (Boston) foi a fundada por *Samuel Cunard*, com os vapores *Britannia, Acadia e Colombia*.

Pois bem, já em 1836, por decreto de 8 de Janeiro, o Governo Imperial concedia privilegio de navegação a vapor á *Companhia Rio Doce*, e por decreto de 22 de Abril do mesmo anno contractava, por 10:000$000 por viagem redonda, com João Tarrand Thomas, incorporador da Companhia Brasileira, uma linha de vapores, ligando a côrte a Belém, com escalas em Bahia, Pernambuco, Ceará e Maranhão.

Os serviços desta linha foram iniciados em 1837 e 4 annos depois a companhia era incumbida de estabelecer tambem uma linha para o sul, que, entretanto, não teve o exito daquella do norte, devido ás condições differentes, em que teve de viver.

Apezar do decidido amparo prestado pelo Governo á navegação a vapor, a navegação a véla ia progredindo satisfactoriamente. Este phenomeno deu-se, aliás, na propria Inglaterra, onde até 1869, as construcções dos veleiros excediam as dos vapores (1).

A situação da marinha mercante, é assim descripta pelo Tte. Santos Porto (2).

"Tinhamos navios que faziam o serviço regular de cargas e transportes. Construimos muitas das nossas embarcações e adquiriram mesmo certa nomeada os estaleiros de S. João da Barra e outros. O grande commercio do xarque do R. Grande do Sul com os outros portos do paiz, era feito por navios á véla e os que tinham o nome de "Marinho", só por si constituiam uma bôa flotilha."

Nesse periodo, que estendemos por necessidade de exposição até á cabotagem livre decretada em 1862, emquanto a navegação á véla progredia, surgiram emprezas para explorar linhas de barcos a vapor, uma após outra, em todos os portos mais importantes do paiz, centros de vida local já intensa e promissora.

Assim, em 1850, se constituiu uma companhia para realizar viagens entre Rio e Victoria; em 1852, o Visconde de Mauá obteve o privilegio por 30 annos, com subvenção elevada, para a navegação a vapor, do rio Amazonas, de Belém a Manáos e de Manáos a Tabatinga (decreto n. 1.037 de 30 de Agosto); em 1853 se fundou á *Companhia Bahiana*, reunindo numa só as Companhias Santa Cruz e Bomfim; em 1854 surgiu a *Companhia Santista*, para transportes maritimos entre Santos e Rio, e a *Companhia de Navegação a Vapor do Rio Parnahyba* (decreto n. 761, de 22 de Junho); em 1856 iniciou os seus serviços

(1) *C. Supino* — Navegazione dal punto di vista economico, pag. 30.
(2) *Tte. Santos Porto* — A situação da Marinha Mercante no Brasil — 1902.

a *Companhia Pernambucana;* em 1857 appareceu a *Companhia de Navegação Rio-São Matheus;* em 1858 começaram o seu trafego a *Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão* e a *Companhia de Navegação do Alto Paraguay;* em 1862 teve inicio a navegação a vapor do baixo S. Francisco e a de uma linha maritima do Rio a Caravellas.

Nesse mesmo periodo, anterior á decretação da cabotagem livre, tornaram-se dignos de nota estes dois decretos:

— o decreto A de 30 de Maio de 1836, regulamentando as Mezas de Renda, incumbidas então da matricula das embarcações e seus tripulantes e da arqueação das mesmas; (1)

— o decreto n. 447, de 19 de Março de 1846, que baixou o regulamento das Capitanias dos Portos, conhecido por "Regulamento Hollanda Cavalcanti", que transformou as capitanias em repartições de protecção, estatistica e policia naval.

Em 1862, a lei orçamentaria n. 1.177, de 9 de Setembro, declarou que a cabotagem seria livre.

A liberdade da cabotagem foi incluida depois no decreto n. 1.198, de 16 de Abril de 1864, no decreto n. 3.631, de 27 de Março de 1866, na lei n. 1.507, de 26 de Setembro de 1867, e, finalmente, na lei n. 2.348, de 25 de Agosto de 1873, passando nesse anno a fazer parte da legislação nacional, como disposição de caracter permanente.

A cabotagem livre foi considerada por muitos escriptores de assumptos navaes como um desastre, uma calamidade nacional; mas tambem foi defendida como medida justa e util ao commercio e ás industrias. (2)

Nós pensamos que essa medida devia responder a necessidades de momento, porque teve a approvação de estadistas esclarecidos e porque foi adoptada durante algum tempo, a titulo precario.

O que se nota, logo depois da adopção da cabotagem livre, é um augmento da navegação á véla e grande trabalho nos estaleiros e arsenaes. E' a guerra do Paraguay, de 1864 a 1870, que reclama transportes. Findas, porém, as exigencias das operações bellicas, a marcha victoriosa da navegação a vapor, que já ás rodas tinha substituido a helice (4) e ao casco de madeira o casco de ferro e aço, devia repercutir na nossa marinha de maneira desastrosa.

Como podiam os estaleiros brasileiros continuar a construir veleiros, se

---

(1) A arqueação era então obtida multiplicando o comprimento, pela largura e pelo pontal, em pés de palmo e meio, e dividindo o producto por 81.

(2) Dr. Mario Pinto Serva — *O monopolio do commercio costeiro.*

(3) Tavares Bastos — *Cartas de um solitario.*

(4) O primeiro navio a helice foi o *Francis Ouden*, de John Ericson que o construiu na Inglaterra, em 1836; mas só mais tarde, isto é, só depois da *Cie. Française Transatlantique* em 1862, e da *Cunard Line*, em 1863, adoptarem a helice para os seus navios, é que a helice se generalizou.

estes eram substituidos pelos navios a vapor, e como podiam construir navios a vapor se no paiz não havia a industria siderurgica?

O decreto n. 2.348 de 1873, estabelecendo premios de construcção naval de nada valeu, porque as condições da construcção já eram outras, que o regimen dos premios não podia modificar.

A' navegação tambem não era permittido desenvolver-se; vedava-lh'o a concurrencia dos navios estrangeiros autorizada pela cabotagem livre.

Em 1867 são uniformisados os serviços das linhas de Rio-Caravellas e Rio-São Matheus, passando em 1883 á *Companhia Espirito Santo-Caravellas*, que foi em 1890 uma das companhias incorporadoras do Lloyd Brasileiro.

Em 1870 é concedida autorisação, pelo decreto n. 4.511, de 20 de Abril, para o funccionamento de uma linha de navegação entre Rio de de Janeiro e Desterro, e, pelo decreto n. 4.524, de 13 de Maio, para o funccionamento de uma nova linha, prolongamento da anterior, entre Desterro e Laguna.

Em 1872, diz o Commandante Stepple da Silva, começou a desenvolver-se muito a navegação para o sul, formando-se diversas emprezas.

O Governo, empenhado em melhorar ás condições commerciaes do sul do paiz, preparava-se para contractar um serviço maritimo regular entre Rio e Montevidéo, quando surgiu *a Companhia Nacional de Navegação a Vapor*, que obteve o contracto e a respectiva subvenção.

A *Companhia Nacional* com vida precaria no principio prosperou depois, vindo a constituir, nos ultimos tempos do Imperio, a maior companhia de navegação para o sul e sudoeste, ligando Rio a Montevidéo e Matto Grosso.

A Republica não recebeu em más condições a marinha nacional; pelo contrario esta attendia ás necessidades do trafego e as companhias, especialmente as principaes, realizavam lucros apreciaveis.

Havia emprezas maritimas com serviços de caracter regional, como as que tinham séde no Pará, no Maranhão, em Pernambuco e na Bahia, emprezas que serviam a determinados sectores do littoral brasileiro; e havia as duas grandes companhias de cabotagem, a *Brasileira* e a *Nacional*, unindo a primeira esta capital ao extremo norte, ligando a segunda esta capital ao extremo sul.

Mudado o regimen politico em 15 de Novembro de 1889, a nossa marinha passou por notaveis transformações, que originaram a constituição do *Lloyd Brasileiro* e da *Costeira*, as duas mais importantes emprezas maritimas actuaes.

O Lloyd Brasileiro surgiu pela fusão das Companhias *Transatlantica, Progresso Maritimo, Espirito Santo-Caravellas, Brasileira* e *Nacional*.

Os seus fundadores, o Barão de Jaceguay, o Dr. Antonio Paulo de Mello Barreto e o Commendador Manoel da Fonseca, visavam estes tres objectivos principaes: 1º — constituir com o Lloyd uma reserva da marinha de guerra; 2º — reunir as principaes companhias de navegação numa só, para dar á mari-

nha mercante uma orientação unica; 3º — iniciar as viagens transatlanticas procurando introduzir immigrantes.

Os fins eram elevados e patrioticos, mas não se baseavam no conhecimento exacto do ambiente e de suas necessidades. Nenhum desses objectivos foi attingido plenamente, e o segundo delles, quasi alcançado, foi justamente o que mais veiu contribuir para a decadencia maritima, verificada depois.

Em 1891, o Lloyd, já fazendo parte da *Empreza de Obras Publicas no Brasil*, incorporou á sua frota os navios da Cia. Estradas de Ferro e Navegação (*Iris, Satellite e Meteoro*), e os das duas companhias de trafego local, a *Bahiana* e a *Paraense*.

Liberto da referida *Empreza de Obras Publicas*, o Lloyd não melhorou e os máos negocios, peiorados pelos effeitos da revolta de 1893 e pela quéda do cambio, levaram-n'o a uma situação financeira augustiosissima.

A exploração dos vapores da *Bahiana* e da *Paraense*, em linhas distantes da administração central, e portanto fóra de seu *controle* directo, veiu augmentar os deficits.

A *Costeira* constituiu-se pouco depois da fundação do Lloyd. Este começou a sua vida legal em 15 de Abril de 1890 e a *Costeira* em 7 de Fevereiro de 1891, á rua do Hospicio n. 60. Foi presidente da assembléa dos accionistas o Dr. Manuel Buarque de Macedo, e os incorporadores da sociedade foram os Srs. Antonio Martins Lage Filho e Commendador Luiz Augusto Ferreira d'Almeida.

O capital social era de 11.000:000$000, dos quaes 2.500:000$000 do Sr. Lage, representados pelos navios *Cabral*, *Cavour*, *Chatan* e *Cunnina* e respectivo *Good-will* (freguezia).

A Costeira iniciou o seu trafego com esses quatro vapores, que eram empregados no transporte de mercadorias vindas da Europa e destinadas aos portos do sul (Paranaguá, Antonina, Desterro, Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre), aqui baldeadas dos navios da *Liverpool, Brasil & River Plate Mail Steamers, Hamburg Sudamerikanische* e *Chargeurs Réunis*.

Os navios passaram a ter denominações caracteristicamente brasileiras, todos tendo como dissyllabo inicial *Ita*, tirado do tupy.

Os primeiros navios eram de 752 toneladas brutas de registro; os construidos de 1908 a 1910 obedeceram ao typo do *Itajubá*, navio de 1817 toneladas, e os construidos de 1912 em diante são ainda do mesmo typo, porém, de tonelagem maior; tonelagem que vae a 2214 no *Itatinga* e a 2208 toneladas no *Itaquera*.

Todos os navios da Costeira são de pequeno calado de modo que possam navegar na lagôa dos Patos, onde ha estreitos e passagens em que as aguas ás vezes medem de 9 a 10 pes, sómente.

O Sr. Antonio Lage foi o seu esforçado director emquanto viveu, es-

tando ainda na memoria de todos os esforços despendidos por esse grande homem de acção para engrandecer a marinha mercante nacional e soluccionar o nosso problema maritimo; cuja solução elle procurou installando officinas, explorando minas de carvão e tentando a industria dos altos fornos para o fabrico do aço.

Apezar dos esforços do Sr. Antonio Lage, a Costeira encontrou dias amargos, pela guerra de tarifas que teve que sustentar com o Lloyd e outras emprezas, e só veiu a encontrar verdadeira prosperidade a partir de 1914, anno em que teve inicio a grande guerra, cujas feridas ainda estão sangrando.

Durante a revolta de 1893 a nossa marinha recebeu golpes violentos, mas nacionalisada definitivamente a cabotagem em 1896 (1), a esperança de lucros faceis fez surgir diversas companhias, que vieram augmentar a tonelagem disponivel, alem das necessidades do commercio nacional, de modo a produzir uma prejudicialissima quéda de fretes.

Emquanto isto se dava, o Lloyd fallia. Reorganisado teve uns annos de lucros, sob a direcção do Dr. Pedro Betim Paes Leme, sendo entregue ao Dr. Buarque de Macedo em 1906.

O Presidente Rodrigues Alves quiz melhorar a situação de nossa marinha de commercio e o seu ministro Dr. Lauro Muller metteu mãos á obra.

Sob a direcção do Dr. Buarque de Macedo, a frota do Lloyd enriqueceu-se de bellas unidades, e lhe foram incorporados os navios da *Grão Pará*, da *Cruzeiro do Sul*, da *Cia. Freitas*, da *Esperança Maritima* e da *Buarque Linc*; foram creadas linhas costeiras de grande cabotagem e inaugurada a linha para os Estados Unidos; mas os prejuizos financeiros foram de tal gravidade, que o Lloyd não falliu pela segunda vez, porque o Governo Federal em 1913 resolveu salval-o, incorporando-o provisoriamente ao Patrimonio Nacional, para lhe dar destino definitivo mais tarde.

Da nacionalisação da cabotagem, em 1896, á grande guerra, em 1914, os negocios maritimos foram magros e tanto não prosperaram as grandes como as pequenas companhias. A *Cruzeiro do Sul*, organisada com capital allemão e dirigida com processos allemães, falhou completamente e os seus navios passaram para o Lloyd.

Para o mesmo Lloyd, como vimos, passaram os vapores da *Grão Pará*, que, serviu os portos do norte, da *Freitas*, que trafegava entre Rio e Manáos, e os da *Esperança Maritima*, fundada com capitaes interessados no commercio do assucar e outros artigos de Bahia, Sergipe, e Pernambuco.

(1) A cabotagem foi nacionalisada pelo art. 13 da Constituição de 24 de Fevereiro de 1891, mas não poude ser observada desde logo, porque havia muitos interesses legitimos a salvaguardar; assim o decreto n. 123, de 11 de Novembro de 1892, fixou o prazo de 2 annos para a execução integral daquella medida. A revolta de 1893-1894, levou o Governo a prorogar aquelle praso por mais 2 annos, o que foi feito pelo decreto n. 227 A de 5 de Dezembro de 1894. O privilegio da cabotagem só foi regulamentado definitivamente pelo decreto n. 2.304 de 2 de Julho de 1896, sendo presidente da Republica o Dr. Prudente de Moraes.

O excesso da tonelagem e a guerra de tarifas, que chegou a fixar em 600 réis o preço de transporte e as despezas de carga e descarga de um saco de assucar de Recife a Santos, foram as causas do insuccesso financeiro da nossa marinha antes da grande guerra.

Apezar disso, onde a concurrencia estrangeira não se fazia sentir fortemente, alguns progressos foram alcançados.

Merece aqui especial referencia o apparecimento, em 1905, da "Cia. Commercio e Navegação".

Esta companhia surgiu precisamente como reacção a essa baixa de frete; ella foi fundada em 4 de Outubro desse anno pela reunião dos navios da *Empreza de Sal e Navegação* (*Tupy, Amazonas, Nictheroy, União e Assú*), da *Empreza de Navegação Salina*, (*Canoé, Aracahy e Maroim*), da *Empreza de Vapores Idalina*, (*Idalina, Izabel, e Izaura*) e da *Empreza Maritima Brasileira* (S. Luiz).

A guerra de tarifas se estabeleceu tambem entre as companhias de navegação estrangeiras, mas estas perceberam logo o abysmo em que se iam lançar, e fundaram em 1907, para salvar seus interesses, o *Centro de Navegação Transatlantica*. (1).

Como as companhias estrangeiras associadas concedessem *rebates* especiaes sobre os fretes aos embarcadores, que se servissem de seus navios, com exclusão das companhias não associadas, o Congresso Nacional teve que intervir para que as companhias nacionaes não fossem prejudicadas por semelhante medida.

Durante a grande guerra de 1914-1918, a nossa marinha se desenvolveu e prosperou, mantendo-se á altura da missão que os acontecimentos lhe reservaram.

Ganharam dinheiro as companhias, que até então tinham vivido penosamente, e as companhias creadas pela guerra, como o *Lloyd Nacional*.

---

(1) Antes da guerra de 1914-1918 faziam parte desse centro as companhias seguintes:

Austro Americana
Real Hungara "Adria"
Nordeutscher Lloyd Bremen
Chargeurs Réunis
Messageries Maritimes
Transports Maritimes á Vapeur
Hamburg Sudamerikanische
Dampfschiffashrts Gesellschaft
Hamburg America Line
Royal Mail Steam Packet Company
Pacific Steam Navigation C°.
Lamport and Holt Line
Prince Line
Frumentum Steamship C°.
Jonhson Line
Booth Line
Lloyd Real Hollandez
La Veloce
Societá Italiana
La Ligure-Brasiliana

O Lloyd Brasileiro tambem teve lucros, mas foi criticado por não ter enriquecido, como fizeram as demais companhias.

O papel do Lloyd durante a guerra ainda não foi estudado com justiça. O facto de não ter enriquecido depõe a seu favor e não contra e demonstra que no momento de angustia nacional os interesses das emprezas particulares nem sempre estão subordinados aos interesses geraes.

Só no transporte do trigo argentino o Lloyd poderia ter ganho uma fortuna. Era estabelecer fretes elevados e cobral-os; mas o Governo podia permittil-os, quando, para o bem de todos, fixava os preços maximos dos generos de primeira necessidade e procurava vencer a crise em que se debatia a nação?

Depois da guerra, o custeio elevadissimo dos navios, consequencia da elevação dos preços do armamento e das soldadas, e a diminuição dos transportes, estão preparando para a navegação maritima dias sombrios.

---

## II

### *Navegação fluvial*

A navegação dos nossos grandes rios não tem a importancia da navegação maritima, mas o seu valor augmenta de dia para dia, á medida que o interior do paiz se vae povoando.

Em materia de navegação fluvial não vamos bem.

As companhias que exploram a navegação dos nossos rios são subvencionadas na sua maioria, e todas ellas se queixam da situação actual.

A navegação do rio Amazonas, quando a borracha era vendida a bons preços, attingiu um gráo de grande desenvolvimento. Os principaes "aviadores" de Belém do Pará possuiam navios proprios, que deixavam lucros avultados.

Diminuindo o preço da borracha a navegação entrou num periodo de lastimavel decadencia.

A navegação a vapor do rio Amazonas teve seu inicio em 1853, quando o inolvidavel Irineu Evangelista de Souza, Visconde de Mauá, fundador da *Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas*, obteve do Governo Imperial o contracto autorizado pelo decreto n. 1037, de 30 de Agosto de 1852. Pelo deferido contracto era subvencionada com 300:000$000 annuaes a navegação de Belém a Manáos e com 200:000$000 a de Manáos a Tabatinga.

Os vapores de Mauá tiveram o papel de colonisadores e introductores de civilisação.

O contracto de 1853 foi reformado pelo decreto n. 1988, de 10 de Outubro de 1857, perdendo o caracter colonisador que tinha.

Em 1863 é regulamentada pela primeira vez a navegação do rio Amazonas, o que foi feito pelo decreto n. 3216 de 31 de Dezembro daquelle anno e em 1866, pelo decreto n. 3749, de 7 de Dezembro, essa navegação é declarada solemnemente aberta a todas as nações.

Este acontecimento historico é lembrado pelo grandioso monumento, que, em 3 de Maio de 1900, foi inaugurado na praça São Salvador, em Manáos.

O apparecimento da *Companhia Fluvial do Alto Amazonas*, fundada por Paulo Amorim, e da *Companhia Fluvial Paraense*, organisada por João Augusto

Corrêa, é daquelle tempo; pois, ellas surgiram respectivamente em 1866 e 1867. A primeira contractou com o Governo Geral (Decreto n. 3898, de 22 de Junho de 1867), a navegação a vapor dos rios *Madeira, Purús e Negro* e obteve favores do Governo da Provincia do Amazonas para crear e manter linhas fluviaes entre Belém e Manáos e entre Manáos e o lago Marary, no rio *Juruá*. A segunda celebrou contractos com o Governo provincial do Pará para estabelecer as linhas Belém-Ucuryteua, Belém-Acará e Belém-Cairary (1867), Belém-Mazagão (1868), Belém-Igarapé Mirim e Belém-Baião (1869).

Foram nacionaes como se vê, as primeiras companhias que cuidaram da navegação a vapor do magestoso Amazonas e de seus incomparaveis tributarios; mas essas companhias foram absorvidas, uma após outra, pela *Amazon Steam Navigation Company*, á qual foram transferidos todos os contractos celebrados.

Os contractos da *Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas*, foram transferidos á referida companhia ingleza em virtude do decreto n. 4735, de 7 de Junho de 1871, ainda antes da mesma companhia estrangeira ter licença para funccionar no Brasil, o que só obteve pelo decreto n. 5020, de 18 de Julho de 1872.

Os contractos da *Companhia Fluvial Paraense* foram transferidos á *Amazon* em 30 de Julho de 1873 e os da *Companhia Fluvial do Alto Amazonas*, em 15 de Janeiro de 1874.

A *Amazon*, que chegou a monopolizar durante muitos annos os transportes aquaticos no Amasonas e no Pará, teve momentos de explendor, mas ultimamente, apezar de ter reduzido a sua flotilha, apezar das subvenções do Governo Federal e apezar de ter administração ingleza, não tem obtido resultados compensadores.

O praso de seu contracto extingue-se este anno (1922).

Nos rios maranhenses a navegação a vapor teve começo em 1856, em consequencia do contracto celebrado em 27 de Setembro pelo Governo com a *Companhia de Navegação a Vapor dos rios do Maranhão*.

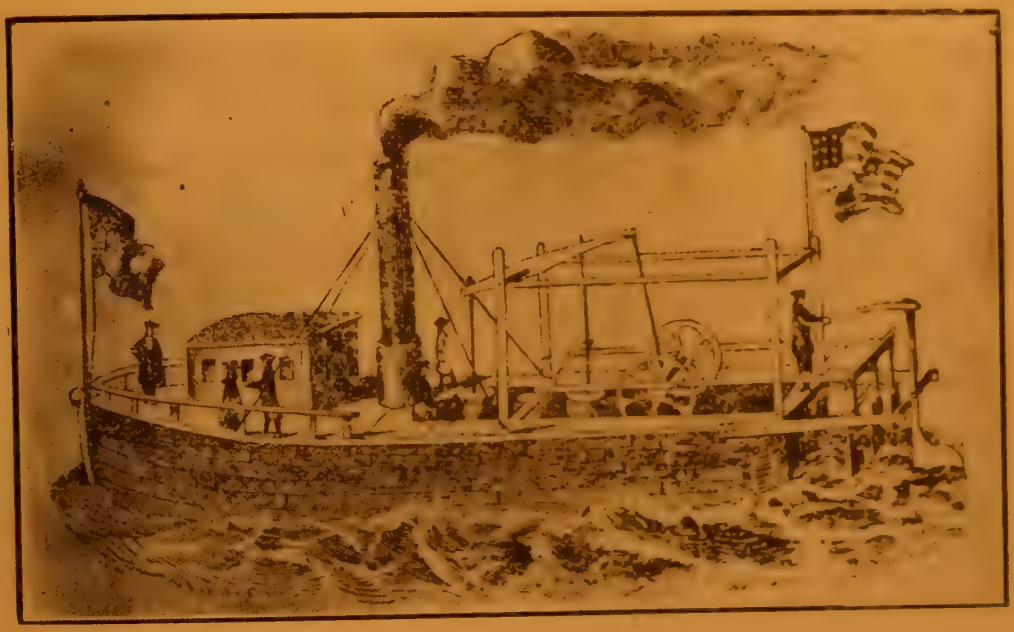
No Piauhy, a navegação do Baixo Parnahyba foi estabelecida em virtude do decreto n. 761 de 22 de Julho de 1854, e a do Alto Parnahyba em virtude do decreto n. 7776, de 30 de Dezembro de 1909.

O rio S. Francisco, o maior dos rios genuinamente brasileiros, é navegado por navios a vapor, desde 1888, de sua foz até Piranhas, logo abaixo da famosa cachoeira *Paulo Affonso*, e da cidade bahiana de Joazeiro até o *Salto de Pirapora*, em territorio mineiro.

Actualmente o primeiro trecho é trafegado pela *Empreza de Navegação Fluvial do Baixo S. Francisco* e o segundo pela *Empreza de Viação de S. Francisco* e pela *Companhia Industrial e Viação de Pirapora*.

Alguns affluentes do S. Francisco, como o *Rio Grande* e o *Corrente*, na Bahia, e o *Paracatú*, em *Minas*, são navegados por particulares sem auxilio dos poderes publicos.

## PRIMORDIOS DA NAVEGAÇÃO A VAPOR NA AMERICA



O primeiro navio a vapor nos Estados Unidos

O *Rio das Velhas*, affluente mineiro da margem direita do mesmo *S. Francisco* deixou de ser navegado, depois que a E. F. Central do Brasil levou seus trilhos até Pirapora, margeando-o n'alguns trechos e percorrendo-lhe o valle num percurso superior a 400 kilometros.

A navegação a vapor do *Rio da Velhas* e do *S. Francisco* foi objecto da concessão do decreto n. 9904, de 6 de Junho de 1888, aos Srs. Cicero de Pontes, Benjamin Franklin de Albuquerque Lima e Francisco Freire Brito, os quaes se comprometteram a navegar o *Rio das Velhas* da cidade de Sabará até á sua foz no *S. Francisco* e este rio, do ponto de confluencia do *Rio das Velhas* até o ponto navegavel mais proximo á cidade de Jatobá.

Os concessionarios tinham obtido privilegio por 20 annos, isenção de direitos aduaneiros sobre todo o material importado, a cessão gratuita de terrenos devolutos que fossem precisos á construcção de estações, armazens, etc., e, além disto, a subvenção annual de 90:000$000.

No Estado de Minas têm navegação a vapor, sem subvenção federal, o *Sapucahy* e o *Rio Grande*. O *Sapucahy* é navegado de Porto Sapucahy a Porto Cubatão, (160 kilometros) e de Porto Fama a Porto Carrão, (108 kilometros), estando o primeiro trecho a cargo da *Rêde Sul-Mineira* e o segundo a cargo da *Companhia de Navegação a Vapor do Rio Sapucahy*, do Eng. Francisco Feio.

O *Rio Grande* é navegado por vapores da E. F. Oeste de Minas de *Ribeirão Vermelho* a *Capetinga*, num percurso de 205 kilometros.

No Espirito Santo tiveram navegação o *Rio Doce*, de Porto Mascarenhas até á Barra do Rio Doce, e o rio *Itapemerim*, de Cachoeira ao mar; ambas estas navegações diminuiram de importancia, depois da ligação ferrea de Porto Mascarenhas, pela E. F. Victoria a Diamantina, e de Cachoeiro, pela Leopoldina Railway, á Victoria.

No Estado do Rio, o *Parahyba* foi navegado de S. Fidelis a S. João da Barra, sendo visitado ainda por vapores da Cia. *S. João da Barra e Campos*.

No Estado de S. Paulo ha transportes aquaticos em alguns trechos do rio *Tieté* como auxiliares ou complementares dos transportes ferroviarios.

No Rio Grande a *Lagôa dos Patos* é servida por navios do Lloyd Brasileiro, da Costeira e de outras companhias.

Os navios do Lloyd fazem apenas o serviço interno dessa lagôa, os da Costeira, porém, depois de atrassarem a lagôa de Porto Alegre até Rio Grande, com escalas por Pelotas, seguem sua viagem no Atlantico.

Na *Lagôa Mirim* durante muitos annos navegaram alguns navios a vapor (o *Colombo* e o *Juncal*) da firma Augusto Leivas & Cia. de Jaguarão, actualmente essa lagôa só tem, para passageiros, navios fluviaes do Lloyd Brasileiro, que fazem o percurso, Rio Grande, Pelotas, Jaguarão e Santa Victoria do Palmar.

O rio *Jacuhy* é navegado entre Xarqueadas e Porto Alegre, especial-

mente pelas chatas, que, rebocadas, trazem á Capital Riograndense para posterior embarque o carvão das minas da Companhia de S. Jeronymo e da Companhia Jacuhy.

No Rio Grande, antes da construcção das linhas ferreas Uruguayana — S. Borja e Porto Alegre-Uruguayana, os rios *Uruguay* e *Ibicuhy*, eram navegados por barcos a vapor da firma Barbará Filhos, de Uruguayana, e outros.

Os barcos daquella firma foram adquiridos pelo Lloyd Brasileiro, que os transferiu para a Lagôa Mirim (vapor Rio Grande) e para o Rio Paraguay (vapores Ibicuhy, Itaquy, Brasil-Fluvial, etc.).

O rio *Paraná*, pelo plano Lauro Muller, de 1906, devia ser navegado pelo Lloyd do ponto de sua confluencia com o rio Paraguay, em Corrientes, até á foz do rio *S. Francisco*, ao sul do *Salto das Sete Quédas*, no Estado do Paraná, porém, não o foi. Actualmente é navegado pelos vapores da *Companhia de Navegação S. Paulo-Matto Grosso*, entre Jupiá e a foz do Ivinhema. São navegados tambem pelos referidos vapores o rio *Pardo* e seu affluente *Anhanduhy*, até Porto Alegre, e o *Ivinhema* e seu affluente *Brilhante*, *até Porto-Guassú*, todos em territorio mattogrossense e tributarios do rio Paraná.

A navegação subvencionada, estabelecida para ligar Cuyabá a Montevidéo, pondo assim em communicação as terras de Matto Grosso com o mar, pela sua via natural, que é o Paraguay e seus affluentes, data de 1858, anno em que foi baixado o decreto n. 2196 de 23 de Junho.

E' dividida em 3 secções: 1ª Cuyabá-Corumbá, nos rios Cuyabá e Paraguay; 2ª Corumbá-Assumpção, pelo rio Paraguay; e 3ª Assumpção-Montevidéo, pelos rios Paraguay e Prata.

Na primeira secção só podem trafegar navios de pequeno calado, até 50 cm.; nas outras secções os "passos" frequentes e pouco fundos obrigam a baldeações onerosas para o alivio dos navios. As baldeações são feitas para chatas, de pequeno calado, rebocadas.

O serviço entregue, no começo á *Companhia de Navegação Alto Paraguay*, correu normalmente até o dia em que o seu navios *Marquez de Olinda* foi aprisionado por Solano Lopes, Presidente do Paraguay, appellidado *El Supremo*. Da abertura das hostilidades da guerra do Paraguay, em 1864, á conclusão da paz, em 1870, a navegação esteve suspensa.

No anno anterior ao aprisionamento do *Marquez de Olinda*, a companhia obteve do então presidente da provincia de Matto Grosso, Conselheiro Herculano Ferreira Penna, tres lotes de terras devolutas, das quaes, durante muito tempo, foi cortada a lenha necessaria, como combustivel, aos vapores: um de 9.000.000 braças quadradas, na margem sul da bahia do Tamengo, perto de Corumbá; outro de 2.250.000 braças quadradas na margem direita do rio Paraguay, no ponto denominado Pedras de Amollar; e o ultimo de 562.500 braças quadradas, no Morro do Conselho, á margem direita do mesmo rio, um pouco ao norte de Coimbra.

Depois da guerra os serviços passaram a ser executados pela antiga *Companhia Nacional*, e em 1890 pela *Companhia Lloyd Brasileiro*, á qual aquella foi incorporada.

A navegação brasileira do rio Paraguay sempre occasionou grande despezas e prejuizos, mas sempre foi mantida por motivos superiores de ordem politica. Ultimamente tem sido descurada e agora se acha em estado de manifesta inferioridade diante das suas concurrentes do Paraguay e da Argentina, as quaes conseguiram assegurar para seus navios o transporte da maior parte da exportação e importação matto-grossense.

O melhoramento das condições do Paraguay, o estudo do regimen desse rio e seus affluentes, a creação de uma escola brasileira de pilotagem são providencias que não podem ser demoradas.

Nenhum paiz possue uma rêde fluvial tão importante quanto a brasileira, que, pelos ultimos dados da Inspectoria de Portos, Rios e Canaes, tem uma extensão navegavel superior a 35.000 kilometros.

E' uma riqueza que num futuro proximo será devidamente aproveitada.

## COSTRUCÇÃO NAVAL

A construcção naval no Brasil começou logo depois da descoberta.

As primeiras embarcações aqui construidas tinham o duplo fim de transportar pessôas e productos e guardar as costas da preciosa colonia.

Taes embarcações não passavam de grandes lanchões armados á proa de uma peça de fogo, vogados a remos e munidos de um mastro em que era arvorada uma véla quadrada Eram construidas porque dellas havia necessidade e porque assim o determinava o alvará de 20 de Junho de 1555.

Havendo madeira de lei em abundancia a construcção dessas embarcações foi facil.

Para proteger a construcção naval os governadores geraes chegaram a determinar que os colonos se communicassem de uma capitania para outra por mar e estabeleceram premios para a construcção de barcos de mais de 130 toneis.

Ayres do Casal na sua *Noticia do Brasil* escripta em 1589 dizia:

"Todas as vezes que cumprir ao serviço de sua Alteza se ajuntarão aqui mil e quatrocentas embarcações, sendo: de quarenta e cinco para setenta palmos de quilha — cem embarcações, mui fortes, em cada uma das quaes se podem juntar dois falcões de prôa, e dois berços por banda: e de quarenta e quatro palmos de quilha até trinta e cinco se juntarão oitocentas embarcações, nas quaes póde jogar pelo menos um berço prôa; e se cumprir ajuntarem-se as mais pequenas embarcações ajuntar-se-hão trezentos barcos de trinta e quatro palmos de quilha bara baixo, e mais de duzentas canôas e todas estas embarcações muito bem remadas. E são tantas as embarcações na Bahia, que não ha pessôa que não tenha o seu barco ou canôa pelo menos e não ha engenho que não tenha de quatro embarcações para cima."

Em 1607 desembarcou em Pernambuco o *fundidor-mór* que cuidou, naquella capitania, da fundição de canhões.

Em 1650 veiu uma carta regia mandando que se contruisse annualmente, pelo menos um galeão de 700 a 800 toneladas.

Emquanto as *ribeiras das náos* particulares iam surgindo em todos os portos principaes, a Metropole mandava abrir arsenaes: o do Rio de Janeiro,

foi creado em 1669 e o de Belém do Pará, em 1761. A Ilha Grande tambem chegou a ter o seu arsenal.

Nos arsenaes brasileiros trabalhou-se. Nelles foram construidas um sem numero de embarcações da marinha de guerra e mercantes. Ainda são lembrados os nomes das náos: *Padre Eterno, Nossa Senhora da Charidade, S. José, S. Francisco de Paulo, Nossa Senhora da Palma, Madre de Deus, e Capitania Real,* e muitas que chegaram a ter mais de 1000 toneladas de arqueação.

A abertura dos portos em 1808 não veiu prejudicar a construcção naval, visto como a cabotagem, em virtude de alvará regio de 1811, ficou reservada aos navios portuguezes.

Aliás, com a abertura dos portos, que foi um dos primeiros actos politicos de D. João VI, coincidiu a vinda de Lisbôa para o Rio de Janeiro da Academia de Marinha e de um crescido numero de operarios de machado, ferreiros de forja e de lima, latoeiros, fundidores, caldeireiros e cordoeiros. A industria das construcções navaes daquella época, por força das cirrcumstancias, devia desenvolver-se e prosperar.

Quando foi da proclamação da independencia em 1822, o paiz estava preparado para fornecer ao novo Governo os elementos nauticos indispensaveis á expulsão das forças portuguezas defensoras do antigo regimen. (1)

A construcção naval não declinou no começo do primeiro imperio; a decadencia só se fez sentir quando os navios á véla, mais tarde, tiveram que deixar seu logar aos navios a vapor.

A applicação do vapor aos navios, como força motora, em nada prejudicou, no começo, a navegação á véla; pelo contrario serviu de estimulo para melhorar a construcção dos veleiros. E' de 1830-1840, o apparecimento, na America, dos primeiros *clippers,* esses veleiros de fórma afiladas e com muita superficie de panno, que conseguem alcançar a velocidade de 15 nós.

No Imperio, tiveram renome os diversos patachos *Marinhos,* construidos na Bahia, com os quaes era feito o commercio entre as praças de Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul.

---

(1) Na occasião da proclamação da independencia a nossa marinha de guerra, como informa Theotonio Meirelles da Silva, nos seus *Apontamentos para a historia da marinha de guerra brasileira,* era de 2 náos, 41 fragatas, 8 corvetas, 12 brigues, 10 brigues-escunas, 8 escunas, 2 canhoeiras, 12 bombardeiras, 9 transportes, 6 paquetes e 1 barca a vapor, comprada na Inglaterra.

Desses navios eram de construcção nacional:

— a náo *Imperador do Brasil,* as fragatas *Piranga, Defensora e Bahiana,* o brigue *Vinte e nove de Agosto,* o brigue-escuna *Dous de Julho,* a escuna *Itaparica* e a bombarda *Jacuripe,* navios construidos na Bahia;

— a fragata *Imperatriz,* os brigues-escunas *Leòpoldina e Januaria,* as escunas *Carolina, D. Francisca, Fluminense,* as bombardas *N.* 1 *e N.* 2, construidas no Pará.

— o brigue *São Christovam,* construido em Alagôas;

— a fragata *Campista* e a corveta *Sete de Abril,* construidas no Rio de Janeiro.

— a corveta *Dona Paula* e as canhoeiras *Greenfeld e Despique Paulistano,* construidas em Santos;

— a corveta *Santa-Cruz,* construida em Paranaguá.

Com o tempo, porém, o inevitavel se cumpriu. Os navios a vapor foram se impondo cada vez mais, até se tornarem senhores da situação. Os navios de ferro e de aço, com turbina a vapor e helices, não podiam ser contruidos nos nossos estaleiros, não preparados para surtos industriaes tão altos. A consequencia disso foi que os nossos constructores navaes tiveram que limitar sua actividade á construcção de pequenas embarcações e de veleiros, cada vez menos procurados.

O Imperio póde orgulhar-se, porém, de ter construido, apezar das difficuldades da época, muitos navios para a nossa marinha de guerra como *Recife*, *Ypiranga*, *Imperial Marinheiro*, *Maranhão*, *Toneleiros*, *Nictheroy* e outros.

O cruzador *Almirante Barroso*, no qual o Almirante Custodio José de Mello circumnavegou o globo, foi construido com madeiras nacionaes e tinha suas machinas fabricadas com o ferro de Ipanema. As corvetas *Parnahyba e Guanabara* foram construidas sob desenhos originaes do engenheiro naval Trajano Augusto de Carvalho, que se notabilizou pelos estudos que fez sobre as fórmas a dar aos cascos para mais facilmente vencer a resistencia das ondas.

A legislação do tempo tambem demonstra o empenho que havia em proteger a construcção naval.

O decreto A de 30 de Maio de 1836, regulamentando os serviços das Mesas de Renda, iniciou essas protecção dispondo:

> Art. 308 — Só serão qualificados brasileiros os barcos construidos no Imperio, e os barcos estrangeiros, que já se acham de propriedade brasileira, cujo proprietario e Commandante forem cidadãos Brasileiros".

Em 1845, pelo estabelecido no art. 36 da lei n. 369, de 18 de Setembro, daquelle anno, aos proprietarios brasileiros dos navios de 200 toneladas de arqueação ou mais, construidos, armados e equipados, em estaleiros nacionaes, eram abonados 10$000 por tonelada, como "indemnisação dos direitos sobre os materiaes estrangeiros empregados na construcção e armamento" dos navios.

O regulamento Hollanda Cavalcanti, de 1846, para as Capitanias dos Portos, entre outras providencias entregava a essas capitanias a inspecção e a fiscalisação das florestas reservadas á construcção naval.

Em 1873 as vantagens augmentaram um pouco. A lei n. 2348, de 25 de Agosto de 1873, em seu art. 11 § 5, isentou de imposto de transmissão de propriedade a primeira venda das embarcações construidas no Brasil e estabeleceu o premio de 50$000 por toneladas para os proprietarios dos navios de mais de 100 toneladas de arqueação construidas em estaleiros do paiz.

A Republica não descuidou desse assumpto; mas poucos resultados obteve, porque a solução do problema não está nos auxilios do Governo, mas na remoção das causas, agora irremoviveis, intimamente ligadas ás condições especiaes em

que se encontra a industria nacional deante da industria estrangeira melhor apparelhada, hoje, sob todos os pontos de vista.

Na Republica até 1918 os estaleiros tiveram o auxilio da isenção de direitos aduaneiros para o material importado para o seu uso e consumo e um premio por tonelada de deslocamento das embarcações construidas.

Em 1918, o Congresso Nacional (Lei n. 3454, de 8 de Janeiro de 1918, art. 162), concedeu aos proprietarios dos navios construidos nos portos da Republica, os seguintes premios:

> 100$000 por tonelada de deslocamento computado no calculo maximo, segundo as tabellas do *Lloyd Register*, a partir de 80 a 1500 toneladas:
>
> 150$000 por tonelada que exceder de 1500 a 10.000.

Taes premios seriam pagos aos proprietarios que, por termo assignado no Thezouro Federal, se compromettessem a fazer construir, em prazo não superior a 15 annos, 20 navios, que não poderiam vender ao estrangeiro sem autorização do Governo Federal.

Nas leis orçamentarias de 1919 e 1920, foram mantidos estes premios e na de 1921, (Lei n. 2242, de 5 de Janeiro de 1921, art. 96, item III), foi accrescido que os premios seriam concedidos com 20% de abatimento, no caso dos proprietarios não se obrigarem á construcção dos 20 navios no prazo de 15 annos.

Estas leis ainda estão em vigor.

Como protecção á construcção naval, foram feitos, tambem adeantamentos *em dinheiro* a diversas emprezas constructoras.

Assim em 1919, a *Companhia Costeira*, de accordo com o art. 162 da lei n. 3454, de 6 de Janeiro de 1918, recebeu 6.170: 654$431, quantia correspondente á metade das despezas para a construcção da carreira e estaleiros da Ilha do Vianna. Essa importancia será paga em concertos de navios da União, á qual serão apresentadas facturas ou contas, com o abatimento de 24% sobre os preços communs.

Favores identicos a esse prestado á Costeira foram feitos, em 1920, ao *Lloyd Nacional*, proprietario dos estaleiros *Guanabara*, e aos constructores Vicente dos Santos Caneco & Cia., desta Capital.

A lei n. 4242, de 5 de Janeiro de 1921, em seu art. 96, estabelece as condições da concessão desses favores aos estaleiros nacionaes em geral, nestes termos:

> § 2 — Aos estaleiros de construcções navaes, que contarem mais de 10 annos de existencia e que já tenham construido navios acima de 700 toneladas e aos quaes já tenha sido assegurado o direito á percepção de premios, de accordo com a legislação anterior, poderá o Governo fazer emprestimos identicos aos que foram feitos á Companhia Nacional de Navegação Costeira, nos termos do § 2, n. 3, do art.

162 da lei n. 3.454, de 8 de Janeiro de 1918, abrindo para esse fim os necessarios creditos. Esses emprestimos não deverão exceder de 50% do custo das novas installações e carreiras que forem estabelecidas e não poderá ser effectuado novo sem que haja sido liquidado o emprestimo precedente. O pagamento da somma que fôr emprestada deverá realizar-se de accordo com os orçamentos previamente approvados pelo Governo, mediante construcções e concertos effectuados em navios do Governo, cujos preços deverão soffrer um abatimento de de 24% sobre os preços communs.

Este abatimento, pela proposta orçamentaria para o exercicio financeiro de 1923, é fixado em 6%, minimo, e 24%, maximo.

Temos estaleiros em todos os principaes pontos do paiz, mas nelles em geral, só se constroem embarcações auxiliares.

Muitos delles tem bom apparelhamento e bons operarios, podendo affectuar concertos de qualquer navio á véla e a vapor, como se verificou no caso dos concertos dos ex-allemães, estragados propositalmente pelas suas tripulações, quando requisitados pelo Governo em 1917.

Os mais importantes, porém, são os do *Lloyd Brasileiro*, nas ilhas Mocanguê e Conceição, os da *Costeira* na ilha do Vianna, os da *Commercio e Navegação*, os do *Lloyd Nacional* e os dos Srs. *Vicente dos Santos Caneco & Cia*.

A Commercio e Navegação tem o *Dique Lameyer*, que tinha sido projectado para receber os grandes navios da nossa esquadra, como o *Minas* e o *São Paulo*.

Tendo faltado o auxilio official com que contava a companhia, o dique teve de ser mais modesto do projectado.

Dos estaleiros da *Costeira* sahiu o *Itaquatiá*, e brevemente sahirá o *Itaguassú*. Nos estaleiros Caneco foram postos nagua veleiros como o *Wenceslau Braz* do Lloyd Brasileiro. Os estaleiros do Lloyd Nacional construiram os clippers *Brasil* e *Italia*, com 216 pés de comprimento,, 43 pés de boca e capacidade para 2300 toneladas de carga.

Nenhum estaleiro, porém, se acha em condições de construir *economicamente* navios a vapor.

Não é por falta de technicos e de pessoal que isso se dá. E' porque ainda não temos industria siderurgica.

Tel-a-hemos em dia não muito longe e nesse dia a construcção resurgirá para firmar-se definitiva e triumphalmente.

Só no Estado de Minas, no depoimento autorisado do Dr. Gonzaga de Campos, temos jazidas de minerios de ferro, avaliadas em 10.000 milhões de toneladas; o manganez, considerado o reductor typo, é abundante naquelle Estado; a energia hydro-electrica está á nossa mão; o coke mineral nos póde ser fornecido pelos Estados do Sul; o coke vegetal não nos falta: o advento da siderurgia é uma questão de tempo, apenas.

## EMPREZAS DE NAVEGAÇÃO FAVORECIDAS PELO GOVERNO FEDERAL

### NAVEGAÇÃO MARITIMA

### COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

*Séde* — Rio de Janeiro

*Linhas internacionaes* — Linhas européas, para Hamburgo, Havre e Genova, e linhas americanas, para Nova Orléans e Nova York.

*Linhas de grande cabotagem* — Linha do Norte, Linha do Sul, Linha Norte-Sul, Linha Rio da Prata.

*Linhas de pequena cabotagem* — Linhas de Amarração, Sergipe, São Hatheus, Paraná, Laguna.

*Linhas lacustres e fluviaes* — Linha Montevidéo-Corumbá, Linha Corumbá-Cuyabá, Linha da Lagôa dos Patos, Linha da Lagôa Mirim, e Linha Belém-Manáos.

*Favores* — Subvenção de 6:000:000$000. (Decreto n. 14.800, de 19 de Maio de 1921).

*Nota* — Esta subvenção foi augmentada em 1922.

### COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

*Séde* — Rio de Janeiro

*Linhas de navegação,* — Linha Norte-Sul entre Porto Alegre-Recife, Linha Recife-Mossoró e Linha Rio-Porto Alegre.

*Contracto* — Termo de 30 de Novembro de 1915, (Decreto n. 11.774, de 3 de Novembro de 1915), quanto á linha Porto-Alegre-Recife. Termo de 23 de Março de 1916 (Decreto n. 11.993 de 15 de Março de 1916), quanto ás linhas em geral.

*Favores* — Subvenção de 20:000$000 por viagem semanal da linha norte-sul entre Porto Alegre e Recife. Isenção de direitos aduaneiros e regalias de paquetes (1) a seus vapores.

*Quotas de fiscalisação* — Rs. 12:000$000.

## COMPANHIA COMMERCIO E NAVEGAÇÃO

(Pereira Carneiro & Cia Limitada)

*Séde* — Rio de Janeiro

*Linhas de navegação* — Diversas, todas de carga.

*Contracto* — Termo de 8 de Abril de 1921.

*Favores* — Os favores concedidos ao Lloyd Brasileiro quando sociedade anonyma, exceptuado a subvenção.

## COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR DO MARANHÃO

(De propriedade do Estado Maranhão)

*Séde* — S. Luiz

*Linhas de navegação* — Entre S. Luiz e Belém e entre S. Luiz e Natal.

*Contracto* — Termo de 22 de Junho de 1915 (Decreto n. 11.524, de 17 de Março de 1915) e n. 11.646, de 21 de Julho de 1915).

*Praso contractual* — Terminou em 20 de Abril de 1922.

*Favores* — Subvenção annual até 270:000$000 e regalias de paquete a seus navios.

*Quota de fiscalisação* — 6:000$000.

---

(1) Essas regalias constam do seguinte:

*a*) Faculdade de sahir á qualquer hora do dia ou da noite, observados os regulamentos da Policia do Porto (art. 336 § unico da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas);

*b*) Dispensa de apresentação da lista de sobresalentes (art. 351, § 3° da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas);

*c*) Faculdade de serem admittidos á immediata descarga, sem ficarem sujeitos á escala, tendo preferencia sobre quaesquer outros navios e podendo começar a descarga logo depois da visita, ainda que (art. 372, n. 3, da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas);

*d*) Pagamento do imposto de pharóes sómente nos dous primeiros portos em que derem entrada, quer venham em direitura, quer de torna-viagem, tendo isenção nos demais portos em que quizerem tocar na mesma viagem (art. 572, n. 1, da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas);

*e*) Isenção de contribuições para as casas de caridade, em todos os portos da Republica (art. 608, n. 2, da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas);

*f*) Passaporte servindo emquanto não mudar de certificado de matricula e haver espaço para apostilhas (art. 418 da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas);

## COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO BAHIANA

(50% do capital pertence ao Governo do Estado)

*Séde* — São Salvador

*Linhas de navegação* — Linha do Norte, entre Bahia e Recife; Linha do Centro, entre Bahia e Belmonte; Linha do Sul, entre Bahia e Mucury.

*Contracto* — O contracto, baseado no decreto n. 12.088, de 31 de Maio de 1916, foi rescindido amigavelmente em 1921, sendo a rescisão approvada pelo decreto n. 14:948, de 17 de Agosto.

*Praso contractual* — O praso do contracto rescindido terminava em 12 de Março de 1923.

*Favores* — Os do antigo contracto eram: subvenção annual até 270:000$, reducção de direitos aduaneiros e regalias de paquetes a seus navios.

*Quota de fiscalisação* — Era de 6:000$000.

NOTA — Actualmente está em estudo um novo contracto pelo qual, se celebrado, será concedida uma subvenção annual até 350:000$000.

## EMPREZA DE NAVEGAÇÃO HOEPCKE

(Carlos Hoepcke Junior)

*Séde* — Rio de Janeiro

*Linha* — Rio de Janeiro a Laguna.

*Contracto* — Termos de 21 de Maio de 1910 e 25 de Agosto de 1919. (Decretos n. 7.954, de 14 de Abril de 1910 e 12.583, de 20 de Julho de 1917).

*Favores* — Regalias de paquetes a seus navios *Anna e Max* e isenção de direitos para o material importado.

*Quota de fiscalisação* — 3:600$000.

## PAUL & Cia.

*Séde* — Florianopolis

*Linha* — Florianopolis a Joinville.

*Concessão* — Decreto n. 10.755, de 11 de Fevereiro de 1914.

*Favores* — Regalias de paquete a um vapor.

## NAVEGAÇÃO FLUVIAL

### THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION C°

*Séde* — Belém do Pará

*Linhas de navegação* — Linha do Tapajóz, entre Belém e Itaituba; Linha do Javary, entre Belém a Remate dos Males, no Javary; Linha do Madeira, entre Belém e Santo Antonio; Linha do Madeira, entre Manáos e Santo Antonio; Linha do Purús-Acre, de Belém a Xapury e Senna Madureira; Linha do Purús-Acre, de Manáos a Xapury e Senna Madureira; Linha do Oyapock, entre Belém e Oyapock; Linha de Autazes, entre Manáos e Castello; Linha do Rio Negro, entre Manáos e Santa Izabel; Linha do Juruá, entre Manáos e Cruzeiro do Sul.

*Contracto* — Termos de 31 de Agosto de 1912 e 6 de Junho de 1914 (Decreto n. 9.708, de 7 de Agosto de 1912 e n. 10.898, de 20 de Maio de 1914).

*Praso contractual* — Terminou em 30 de Agosto de 1922.

*Favores* — Subvenção annual de 874:243$400, regalias de paquetes a seus navios e isenção de direitos aduaneiros para o material importado.

*Quota de fiscalisação* — 12:000$000.

*Nota* — O serviço tem continuado a titulo precario, até que seja lavrado novo contracto, de accordo com a verba que fôr consignada na lei orçamentaria para 1923.

### EMPREZA DE NAVEGAÇÃO DE COUTINHO & Cia.

*Séde* — Belém do Pará

*Linhas de navegação* — Linhas Belém para os rios Purús e Juruá.

*Contracto* — Termo de 13 de Outubro de 1918, (Decreto n. 13.227, de 9 de Outubro de 1918).

*Praso contractual* — 3 de Dezembro de 1928.

*Favores* — Isenção de direitos aduaneiros e regalias de paquetes aos seus vapores.

*Quota de fiscalisação* — 2:400$000.

### COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO PARNAHYBA

*Séde* — Therezina

*Linhas de navegação* — Linha do Norte, entre Therezina e Parnahyba; Linha do Sul, entre Therezina e Floriano, e Linha de Tutoya, entre Parnahyba e Tutoya.

*Contracto* — Termos de 26 de Novembro de 1907 e de 3 de Outubro de 1912, (Decretos n. 6.688, de 17 de Outubro de 1907, n. 7.451, de 1 de Julho de 1909, e n. 9.156, de 29 de Novembro de 1911).

*Praso* — 26 de Novembro de 1922.

*Favores* — Subvenção annual até 120:000$000, regalias de paquetes aos seus navios e isenção de direitos aduaneiros para o material importado.

*Quota de fiscalisação* — 3:600$00.

EMPREZA FLUVIAL PIAUHYENSE
(Oliveira, Pearse & Cia.)
*Séde* — Therezina

*Linhas de navegação* — Linha de Floriano a Urussuhy; Linha de Urussuhy a Victoria, e Linha de Urussuhy a Santo Antonio das Balsas.

*Contracto* — Termo de de Maio de 1921 (Decreto n. 14.069, de 19 de Fevereiro de 1920).

*Favores* — Subvenção annual até 75:000$000 e regalias de paquete aos seus navios.

*Quota de fiscalisação* — Rs. 2:400$000.

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL DO BAIXO S. FRANCISCO
(Peixoto & Cia.)
*Séde* — Penedo

*Linha de navegação* — Linha entre Penedo e Piranhas.

*Contracto* — Termo de 24 de Junho de 1920 (Decreto n. 14.203, de 4 de Junho de 1920, e n. 14.344, de 8 de Setembro de 1920).

*Favores* — Subvenção annual até 100:000$000 e regalias de paquetes aos seus navios.

*Quota de fiscalisação* — Rs. 2:400$000.

EMPREZA DE VIAÇÃO DE S. FRANCISCO
(Propriedade do Estado da Bahia)
*Séde* — Joazeiro

*Linhas de navegação* — Linha entre Joazeiro e Pirapora, e Linha entre Januaria e Pirapora.

*Contracto* — Termo de 27 de Fevereiro de 1913, (Decreto n. 9.963, de 26 de Dezembro de 1912).

*Praso contractual* — 14 de Janeiro de 1924.

*Favores* — Subvenção annual até 300:000$000 e regalias de paquetes aos seus navios.

*Quota de fiscalisação* — Rs. 6:000$000.

*Nota* — Os serviços foram arrendados pelo Estado da Bahia a particulares, conforme autorisação federal do decreto n. 15.005, de 15 de Setembro de 1921.

## COMPANHIA INDUSTRIAL E VIAÇÃO DE PIRAPORA

*Séde* — Pirapora

*Linhas de navegação* — Linha de Pirapora a Joazeiro; Linha de Pirapora a Rio Branco.

*Nota* — O material fluctuante e a officina de reparações são de propriedade do Governo Federal; a companhia, apenas, explora os serviços, pagando á União a quota de fiscalisação de 3:600$000, annuaes, e 5% da renda bruta.

O contracto primitivo foi celebrado entre o Commissariado da Alimentação Publica, em 31 de Outubro de 1918, e o Engenheiro Octavio Barbosa Carneiro.

Extincto esse Commissariado a fiscalisação do contracto foi transferida ao Ministerio da Viação, pelo decreto n. 13.503, de 12 de Março de 1919.

O mesmo contracto, a pedido da Inspectoria Federal de Navegação, foi declarado sem effeito pelo Aviso n. 40 V|1ª de 26 de Julho de 1919; mas, para evitar a paralysação do trafego, o Governo resolveu deixar ao antigo contractante a execução dos serviços a titulo precario, a partir de 1° Novembro de 1919.

A porcentagem que coube a União em 1921, foi de Rs. 7:989$729.

O material fluctuante da União é o seguinte:

1 vapor, (o *ex-Macció* da *Amazon River*, com capacidade para 50 toneladas de cargas;

2 rebocadores (*Leopoldo Bulhões e Barreiros*);
5 lanchas a vapor (vedetas de navios ex-allemães);
6 saveiros de madeira, de 60 toneladas cada um;
2 saveiros de ferro;
1 lancha a gazolina;
1 casco de lancha.

O valor desse material fluctuante não é inferior a 1.000 000$000.

## COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO S. PAULO-MATTO-GROSSO

*Séde* — São Paulo

*Linhas de navegação* — Linha do Paraná, entre Jupiá e Porto Tibiriçá; Linha dos rios Pardo e Anhanduhy, entre Jupiá e Porto Alegre, no rio Anhanduhy; Linha dos Rios Ivinheima e Brilhante, entre Jupiá e Porto Guassú, no rio Brilhante.

*Contracto* — Termo de 31 de Agosto de 1912 (Decreto n. 9.582, de 15 de Maio de 1912).

*Praso contractual* — 31 de Agosto de 1932.

*Favores* — Regalias de paquete aos seus vapores e isenção de direitos aduaneiros para o material importado.

*Quota de fiscalisação* — Rs. 3:600$000.

## SUBVENÇÕES

As subvenções dadas ás companhias de navegação, de 1907 a 1921, foram as seguintes:

| Anno | Papel | Ouro |
|---|---|---|
| 1907 | 1.148:361$700 | 1.663:699$992 |
| 1908 | 1.287:361$700 | 1.663:699$992 |
| 1909 | 1.257:361$700 | 1.663:699$992 |
| 1910 | 1.687:361$700 | 1.663:699$992 |
| 1911 | 1.687:361$700 | 1.663:699$992 |
| 1912 | 2.154:483$400 | 1.663:699$992 |
| 1913 | 2.455:443$400 | 1.663:700$000 |
| 1914 | 3.505:443$400 | — |
| 1915 | 3.135:443$400 | — |
| 1916 | 3.053:229$400 | — |
| 1917 | 3.227:029$400 | — |
| 1918 | 3.029:243$400 | — |
| 1919 | 3.029:243$400 | — |
| 1920 | 3.029:243$400 | — |
| 1921 | 9.049:243$400 | — |

## MATERIAL FLUCTUANTE EM TRAFEGO

A importancia das companhias subvencionadas ou favorecidas pelo Governo Federal é demonstrada neste quadro organisado sobre dados officiaes:

| COMPANHIAS | NAVIOS EM TRAFEGO | | |
|---|---|---|---|
| | Numero | Tonelagem | |
| | | bruta | de carga |
| NAVEGAÇÃO MARITIMA | | | |
| Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro | 68 | 219.135 | 204.560 |
| Companhia Nacional de Navegação Costeira | 21 | 32.785 | 27.480 |
| Companhia Commercio e Navegação . . . . | 16 | 27.028 | 36.650 |
| Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão . . . . . | 2 | 1.207 | 1.050 |
| Empreza de Navegação Bahiana . . . . . | 3 | 2.261 | 1.500 |
| Empreza de Navegação Hœpeke . . . . . | 2 | 961 | 830 |
| Empreza de Navegação Paul & C. . . . . | 1 | 50 | 48 |
| Companhia Brasileira de Transportes de carvão (1) . . . . . | 1 | 1.810 | 2.100 |
| | 114 | 285.237 | 274.218 |
| NAVEGAÇÃO FLUVIAL | | | |
| The Amazon River Steam Navigation Cº | 27 | 11.243 | 10.839 |
| Empreza de Navegação Coutinho & C. . . . | 3 | 920 | 800 |
| Companhia de Navegação a Vapor do Rio Parnahyba . . . . . | 7 | 1.348 | 220 |
| Empreza Fluvial Piauhyense . . . . . | 4 | 362 | 102 |
| Navegação Fluvial do Baixo S. Francisco . | 1 | 152 | 120 |
| Empreza de Viação do S. Francisco . . . | 8 | 431 | 215 |
| Companhia Industrial e Viação de Pirapóra | 1 | 198 | 50 |
| Companhia de Navegação S. Paulo Matto Grosso . . . . . | 3 | 94 | 38 |
| Companhia Minas e Viação de Matto Grosso (2) . . . . . | 3 | 3.322 | 2.200 |
| Totaes . . . . . | 57 | 18.070 | 14.584 |

(1) Esta companhia dissolveu-se em 1922 e o navio afretado que explorava, o *Ibiapava* foi restituido ao Lloyd Brasileiro.

(2) Os navios desta companhia voltaram, em 1922, a fazer parte da frota do Lloyd Brasileiro.

O quadro anterior só se refere aos navios em trafego em 1921. As companhias favorecidas pela União possuem, porém, maior numero de navios: é o que demonstra o quadro abaixo, que, além dessa demonstração, apresenta o numero das companhias fiscalizadas, o numero de seus navios e respectiva tonelagem, a partir do anno de 1907.

| ANNOS | Companhias fiscalisadas | N. de Navios | Tonelagem | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Bruta | Liquida |
| 1907 | 11 | 138 | 122.122 | 73.951 |
| 1908 | 13 | 162 | 143.439 | 87.623 |
| 1909 | 13 | 158 | 144.721 | 87.592 |
| 1910 | 19 | 202 | 184.225 | 111.775 |
| 1911 | 17 | 179 | 178.713 | 107.666 |
| 1912 | 21 | 223 | 206.604 | 126.742 |
| 1913 | 21 | 251 | 232.536 | 141.120 |
| 1914 | 22 | 254 | 237.734 | 144.826 |
| 1915 | 22 | 229 | 212.642 | 130.660 |
| 1916 | 17 | 214 | 204.733 | 125.476 |
| 1917 | 16 | 232 | 254.910 | 156.563 |
| 1918 | 19 | 240 | 261.738 | 161.956 |
| 1919 | 19 | 234 | 251.190 | 155.387 |
| 1920 | 21 | 239 | 257.726 | 158.849 |
| 1921 | 20 | 245 | 351.137 | 217.235 |

## NAVEGAÇÃO FISCALIZADA E NAVEGAÇÃO LIVRE

Além das emprezas de navegação fiscalisadas existem outras, que, nada recebendo dos poderes publicos, escapam á autoridade da Inspectoria da Navegação.

A navegação a vapor brasileira, em 1921, era representada por 752 navios, dos quaes apenas 245 eram fiscalizados pela referida Inspectoria.

Indica-o este quadro, em que os navios são classificados pela natureza dos transportes em que são utilizados:

| LINHAS | Numero de navios | Toneladas brutas | Toneladas liquidas |
|---|---|---|---|
| Longo curso | 77 | 304.104 | 189.842 |
| Grande cabotagem | 134 | 128.184 | 77.936 |
| Pequena cabotagem | 23 | 2.546 | 1.601 |
| Linhas fluviaes | 356 | 73.387 | 46.590 |
| Trafego local | 162 | 28.210 | 9.386 |
| Totaes | 752 | 536.431 | 325.355 |

Encerraremos estas ligeiras notas sobre a nossa marinha mercante, dando a indicação, obtida do Lloyd's Register de 1922-1923, do numero dos navios a vapor, e respectiva tonelagem, das principaes nações do mundo, no desejo de que o exemplo de outros paizes e a sua superioridade no momento sirvam de incentivo áquelles que já comprehenderam, que trabalhar para o desenvolvimento da marinha é preparar o Brasil para seus altos destinos, pois é no mar que reside e se resolve o futuro dos povos.

| PAIZES | Vapores de mais de 100 toneladas | |
|---|---|---|
| | Numeros | Tonelagem |
| Inglaterra | 10.263 | 21.615.009 |
| Estados Unidos | 4.331 | 15.808.462 |
| Japão | 2.026 | 3.586.918 |
| França | 1.723 | 3.537.382 |
| Italia | 1.016 | 2.698.722 |
| Hollanda | 1.100 | 2.617.485 |
| Noruega | 1.716 | 2.417.680 |
| Allemanha | 1.533 | 1.785.767 |
| Hespanha | 780 | 1.215.276 |
| Suecia | 1.122 | 1.040.032 |
| Grecia | 622 | 963.142 |
| Dinamarca | 365 | 657.604 |
| Brasil | 349 | 469.444 |
| Portugal | 155 | 237.339 |
| Argentina | 173 | 161.588 |
| Chile | 107 | 121.122 |
| Perú | 30 | 68.363 |
| Uruguay | 41 | 65.265 |

# LEGISLAÇÃO

## PERIODO COLONIAL

### 28 *de Janeiro de* 1808

Carta regia abrindo os portos brasileiros á navegação das nações amigas.

### 19 *de Fevereiro de* 1810

Tratado de Commercio e navegação com a Inglaterra.

### 3 *de Agosto de* 1818

Decreto desta data permittindo a navegação a vapor nos portos e rios do Brasil.

## IMPERIO

### 20 *de Outubro de* 1823

Lei desta data, mandando considerar ainda em vigor a legislação maritima portugueza, observada até 25 de Abril de 1821.

### 29 *de Agosto de* 1828

Lei desta data regulamentando as obras destinadas a promover a navegação dos rios e canaes.

### 14 *de Maio de* 1829

Decreto desta data, dando instrucções para os commandantes dos paquetes estabelecidos para a reciproca correspondencia das provincias do Imperio.

### 30 *de Maio de* 1836

Decreto desta data, regulamentando os serviços das Mesas de Rendas, incumbindo-as tambem do registro dos navios mercantes e suas tripulações.

### 18 *de Setembro de* 1845

Lei n. 369, art. 36, concedendo premios para favorecer a construcção naval.

19 *de Março de* 1846

Decreto n. 447, dando regulamento ás Capitanias dos Portos. (Regulamento Hollanda Cavalcanti).

25 *de Junho de* 1850

Lei n. 556. Codigo Commercial.

9 *de Setembro de* 1862

Lei n. 1177, art. 21, n. 4, permittindo ás embarcações estrangeiras fazer o serviço de transporte costeiro.

31 *de Dezembro de* 1863

Decreto n. 3216, regulamentando a navegação do rio Amazonas.

16 *de Abril de* 1864

Decreto n. 1198, permittindo a cabotagem livre.

27 *de Março de* 1866

Decreto n. 3631, permittindo ás embarcações estrangeiras fazer o serviço de cabotagem até o ultimo dia de Dezembro de 1867.

7 *de Dezembro de* 1866

Decreto n. 3749, abrindo os rios Amazonas, Tocantins, Tapajóz, Madeira, Negro e S. Francisco, á navegação dos navios mercantes de todas as nações.

26 *de Setembro de* 1867

Lei n. 1507, estabelecendo a cabotagem livre.

4 *de Maio de* 1872

Decreto n. 4955, favorecendo as operações de carga e descarga dos navios transatlanticos.

25 *de Agosto de* 1873

Lei n. 2348. Trata da cabotagem livre e da construcção naval.

11 *de Abril de* 1874

Decreto n. 5585. Idem, idem.

24 *de Dezembro de* 1888

Lei n. 3397, reformando as Capitanias dos Portos.

REPUBLICA

24 *de Fevereiro de* 1891

Constituição Federal, art. 13 § unico. Nacionaliza a navegação de cabotagem.

11 *de Novembro de* 1892

Decreto n. 123, fixando o praso de 2 annos para a nacionalização da cabotagem.

30 *de Abril de* 1894

Nova Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas.

5 *de Dezembro de* 1894

Decreto n. 227 A, prorogando por mais dois annos o praso para a nacionalização da cabotagem.

2 *de Julho de* 1896

Decreto n. 2304, regulamentando a cabotagem nacional.

10 *de Dezembro de* 1896

Decreto n. 2402, acceitando as modificações adoptadas pela Inglaterra, e pelos Estados Unidos sobre abalroamentos no mar.

16 *de Junho de* 1900

Decreto n. 3678, alterando disposições da Nova Consolidação das leis das Alfandegas e do regulamento approvado pelo decreto n. 2304, de 2 de Julho de 1896.

20 *de Fevereiro de* 1901

Decreto n. 3929, approvando o regulamento para as Capitanias dos Portos (Reg. Pinto da Luz).

18 *de Abril de* 1906

Decreto n. 6453, creando á Inspectoria Geral de Navegação.

30 *de Março de* 1907

Decreto n.6440, contendo disposições sobre policia maritima do Districto Federal.

29 *de Agosto de* 1907

Decreto n. 6617, dando novo regulamento ás Capitanias dos Portos (Regulamento Alexandrino de Alencar).

2 *de Janeiro de* 1908

Decreto n. 1850, obrigando as companhias de navegação a fornecer dados á Directoria Geral de Estatistica.

6 *de Fevereiro de* 1908

Decreto n. 6846, dando novo regulamento aos serviços de praticagem dos portos, costas e rios navegaveis.

29 *de Julho de* 1909

Decreto n. 7473, regulando o serviço de estatistica de exportação.

27 *de Janeiro de* 1910

Decreto n. 7836, reformando á Inspectoria Geral de Navegação.

3 *de Novembro de* 1911

Decreto n. 9080, regulamento dos Correios, contendo disposições que interessam as companhias de navegação.

28 *de Dezembro de* 1911

Decreto n. 9264, regulamentando as attribuições dos correctores de navios.

*23 de Outubro de* 1913

Decreto n. 10524, baixando o regulamento da marinha mercante e da navegação de cabotagem.

*20 de Janeiro de* 1915

Decreto n. 11456, reformando á Inspectoria Geral de Navegação, que passa a chamar-se "Inspectoria Federal de Viação Maritima e Fluvial".

*4 de Março de* 1915

Decreto n. 11505, mandando executar o novo regulamento das Capitanias dos Portos.

*7 de Julho de* 1915

Decreto n. 11623, alterando disposições do regulamento das Capitanias dos Portos.

*30 de Novembro de* 1916

Decreto n. 12293, dando novo regulamento á Inspectoria Federal de Viação Maritima e Fluvial.

*8 de Janeiro de* 1918

Lei n. 3454, art. 162, concedendo premios e adiantamentos em dinheiro aos proprietarios dos navios construidos em portos da Republica.

*5 de Fevereiro de* 1920

Decreto n. 14050, reformando á Inspectoria Federal de Viação Maritima e Fluvial, que passou a ser denominada "Inspectoria Federal de Navegação".

*15 de Setembro de* 1920

Decreto n. 14354, regulamentando os serviços da Saúde Publica.

*5 de Janeiro de* 1921

Lei n. 2242, art. 96, concedendo premios e adiantamentos em dinheiro aos estaleiros nacionaes.

# INSPECTORIA FEDERAL DE NAVEGAÇÃO

## PATRIMONIO

*Valores em* 31 *de Dezembro de* 1921

| | | |
|---|---|---|
| 2 | Armarios para archivos | 950$000 |
| 3 | Armarios diversos | 420$000 |
| 2 | Armarios para guardar material de expediente | 1:380$000 |
| 1 | Archivo de aço | 600$000 |
| 2 | Bancos gyratorios | 100$000 |
| 4 | Cadeiras para meza de machinas de escrever | 420$000 |
| 15 | Cadeiras avulsas e | 470$000 |
| 3 | Cartonieres | 1:580$000 |
| 7 | Estantes | 2:180$000 |
| 4 | Lampadas para meza | 175$000 |
| 2 | Escadas | 70$000 |
| 1 | Geladeira | 55$000 |
| 5 | Lavatorios | 2:500$000 |
| 9 | Machinas de escrever | 9:410$000 |
| 1 | Mimiographo | 700$000 |
| 10 | Modelos de vapores | 43:000$000 |
| 3 | Mobilias de sala | 1:580$000 |
| 7 | Mezas para machinas de escrever | 1:400$000 |
| 11 | Mezas para escripturarios | 3:850$000 |
| 6 | Machinas de sommar e calcular | 15:080$000 |
| 1 | Prancheta para desenho | 500$000 |
| 1 | Prensa com meza | 350$000 |
| 6 | Secretarias | 5:030$000 |
| 1 | Tapete | 110$000 |
| 10 | Ventiladores | 1:180$000 |
| 1 | Lancha a gazolina | 37:280$000 |
| | Total | 130:370$000 |

mazon River
ompanhia de
ompanhia de
ompanhia de
. de Navegaç
ompanhia de
ompanhia Na
ompanhia Co
loyd Naciona
Empreza Brasi
Empreza de N
Lloyd Transat
Diversas a va
Diversas á vél

Navios

Navios

EM 1921

| NACIONAES | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Companhia de Navegação | | | | | | | | 115 057 | 93 000 |
| Diversas a vapor | 4 660 | 4 660 | 4 864 | 4 549 | 4 588 | 394 217 | | | |
| Diversas à vela | 4 672 | 4 674 | 5 022 | 5 689 | | | | | |

SCHEMA

# LINHAS DE NAVEGA

DE GRANDE E PEQUENA CABOTAGEM E

Escalonados pela Inspectoria Federal de Nave

## CONVENÇÕES

*Portos extremos das linhas fluviaes*

*Trechos de rios que têm navegação fa*

*" " sem navegação*

Linhas maritimas

*The Amazon River Steam Navigatio*

*" " " "

# INDICE

# ERRATA

| Logar | Onde se lê | Leia-se |
|---|---|---|
| Pag. 368, linha 3 | Antonio Soares Gomes | Luiz Venancio da Rosa |
| Pag. 368, entre as linhas 3 e 4 | | Paranagua — Antonio Soares Gomes |
| Pag. 368, linha 4 | Marques Machado & Cia. | Marques Marçallo & Cia. |
| Pag. 382, no fim | 1889 | 1899 |
| Pag. 394, linha 12 | Visconde Guay | Visconde de Guahy |
| Pag. 510, no fim | 16.643:420$929 | 14.643:420$929 |

# INDICE

## REPARTIÇÃO DE AGUAS E OBRAS PUBLICAS

### 1ª *Parte*


1 — Notas sobre o abastecimento de agua ao Districto Federal . . . 5

2 — Aproveitamento de nascentes nas Paineiras — Conducção de aguas do rio Maracanã — Construcção de chafarizes — Replantação de mattas — Organisação de trabalhos florestaes . . . . . 21

3 — Canalisação por tubos de ferro das aguas do rio Maracanã — Primeiras canalisações de chumbo — Concessão de pennas d'agua — Projecto de aproveitamento de varias nascentes — Novas canalisações — Registros para extincção de incendios . . . . . 30

4 — Explorações e estudos para a acquisição de mananciaes na serra do Tinguá — Plano para a canalisação das aguas dos rios Ouro, Santo Antonio e São Pedro — Contracto Gabrielli . . . . . 45

5 — Obras de captação das aguas da serra Tinguá — Construcção de reservatorios — Tramway do Rio d'Ouro — Assentamento dos encanamentos conductores — Estabelecimento das linhas de distribuição — Accidente na caixa interior do reservatorio D. Pedro II — Parecer sobre o emprego do chumbo na canalisação d'agua 54

6 — Registros de pennas d'agua e extincção de incendios — Regulamento provisorio para a cobrança do consumo d'agua — Liquidação do contracto Gabrielli e entrega ao Governo das obras executadas — Construcção da caixa superior do reservatorio D. Pedro II — Novas nascentes . . . . . 69

7 — Canalisação do rio S. Pedro — Agua em seis dias — Canalisação das cachoeiras das serras Velha, Brava e Macuco — Encanamento de ferro entre o reservatorio do Pedregulho e o largo do Cattete — Reservatorio Santos Rodrigues . . . . . 83

8 — Reversão para a Repartição de todas as obras — Regulamento de 1898 — Elevação das taxas de consumo d'agua — Construcção

de uma 3ª linha entre os reservatorios Barretão e Pedregulho — Canalisação dos rios Xerem e Mantiquira — Extensão total dos encanamentos — Despezas com o abastecimento da cidade de 1850 a 1897 — Hydrometros — Conclusão . . . . . 93

2ª *Parte*

9 — Dados referentes a 1901 . . . . . 107
10 — " " " 1902 . . . . . 107
11 — " " " 1903 . . . . . 108
12 — " " " 1904 . . . . . 109
13 — " " " 1905 . . . . . 111
14 — " " " 1906 . . . . . 113
15 — " " " 1907 — 1908 . . . . . 116
16 — " " " 1909 . . . . . 121
17 — " " " 1910 . . . . . 122
18 — " " " 1911 . . . . . 124
19 — " " " 1912 . . . . . 125
20 — " " " 1913 . . . . . 126
21 — " " " 1914 . . . . . 128
22 — " " " 1915 . . . . . 130
23 — " " " 1916 . . . . . 131
24 — " " " 1917 . . . . . 132
25 — " " " 1918 . . . . . 134
26 — " " " 1919 . . . . . 135
27 — " " " 1920 . . . . . 137
28 — " " " 1921 . . . . . 139

3ª *Parte*

29 — Patrimonio . . . . . 142

NOTA — A 1ª parte foi extrahida da "Historia sobre o abastecimento de agua á Cidade do Rio de Janeiro", do Snr. Antonio Joaquim de Almeida e Silva; a 2ª parte e a 3ª foram compiladas á vista dos relatorios da Repartição de 1901 a 1921.

## INSPECTORIA DE ILLUMINAÇÃO

Illuminação a azeite de peixe . . . . . 145
Illuminação a gaz globo . . . . . 147
Illuminação a gaz corrente . . . . . 149
Illuminação electrica . . . . . 171
Inspectores (de 1886 a 1922) . . . . . 183
Contractos e legislação . . . . . 184
Dados estatisticos . . . . . 185
Patrimonio . . . . . 189

## INSPECTORIA FEDERAL DAS OBRAS CONTRA AS SECCAS

Historico . . . . . 193
Custo das obras contra as seccas . . . . . 203

## CORREIOS

Historico . . . . . 215
Patrimonio . . . . . 229
Renda e despeza . . . . . 255
Deficits . . . . . 258
Creditos . . . . . 261
Repartições postaes . . . . . 262
Pessoal . . . . . 263
Agencias . . . . . 266
Caixas de assignantes . . . . . 267
Caixas de collecta . . . . . 268
Serviço postal maritimo . . . . . 269
Linhas e viagens . . . . . 270

## REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS

Nota . . . . . 273
O telegrapho optico . . . . . 274
Introducção do telegrapho no Brasil — Eusebio de Queiroz . . . 276
As primeiras linhas telegraphicas . . . . . 279
Impulso dado ao telegrapho pela guerra do Paraguay — Dilatação da rêde para o Norte e para as fronteiras do Sul . . . . . 281
O primeiro cabo transatlantico . . . . . 283
A expansão do telegrapho para o Oeste — As communicações no Amazonas 285
Radiotelegraphia . . . . . 288
Telephonia — Telegrapho pneumatico . . . . . 290
Legislação e Regulamentação Telegraphica . . . . . 292
Tarifa telegraphica . . . . . 294
O telegrapho em 1922 — Melhoramentos em projecto — Contribuição para a geographia do Brasil . . . . . 295
Rêde telegraphica — Seu estabelecimento e extensão — Receita e despeza de custeio — O Telegrapho de 1895 a 1889 e de 1889 a 1922 297
Patrimonio . . . . . 300
Directores da Repartição Geral dos Telegraphos . . . . . 301

## INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Considerações geraes . . . . . 305
Porto de Manáos . . . . . 309
" do Pará . . . . . 311
" do Maranhão . . . . . 313
" de Fortaleza . . . . . 315
" de Natal . . . . . 318
" da Parahyba do Norte . . . . . 319
" do Recife . . . . . 323
" de Aracajú . . . . . 325
" da Bahia . . . . . 326
" da Victoria . . . . . 328
" do Rio de Janeiro . . . . . 329
Baixada Fluminense . . . . . 339
Porto de Santos . . . . . 343
" de Paranaguá . . . . . 345
Portos de Santa Catharina . . . . . 346
Barra e porto do Rio Grande do Sul . . . . . 347
Mappas estatisticos . . . . . Tabellas
Valor patrimonial dos portos e da Baixada Fluminense . . . . . 351

## LLOYD BRASILEIRO

### 1ª PARTE — NOTICIA HISTORICA

Periodo inicial (1890-1891) . . . . . 357
O Lloyd secção da empresa de Obras Publicas no Brasil (1891-1892) 380
O Lloyd novamente autonomo
— Presidencia Buarque de Macedo (1892-1894) . . . . . 385
— Presidencia Hippolyto Duarte e Coelho Neto (1894-1895) . . 394
— Presidencia M. Francisco Correia (1895) . . . . . 396
O Lloyd em liquidação (1899-1901) . . . . . 405
O Lloyd sob a administração do Banco do Brasil (1901-1903) . . . 407
Companhia Novo Lloyd Brasileiro (1903-1906) . . . . . 409
Lloyd Brasileiro — Sociedade em commandita por acções — M. Buarque & C. (1906-1909) . . . . . 419
O Lloyd Brasileiro — Sociedade anonyma
— Presidencia Buarque Macedo (1909-1911) . . . . . 433
— Presidencia José Carlos Rodrigues (1911-1912) . . . . . 443
— Presidencia Silva Rego (1912-1913) . . . . . 449

O Lloyd Brasileiro — Patrimonio Nacional
Administrações:
— Silva Rego (1913) . . . . . 454
— Dourado-Midosi (1913-1914) . . . . . 454
— Dourado-Midosi (1915) . . . . . 459
— Dourado-Midosi (1916) . . . . . 468
— Muller dos Reis-Midosi (1916) . . . . . 468
— Muller dos Reis-Midosi (1917) . . . . . 478
— Ozorio de Almeida (1917) . . . . . 498
— Ozorio de Almeida e Andrade Pinto (1918) . . . . . 512
— Andrade Pinto (1919) . . . . . 525
— Barbosa Lima (1919) . . . . . 528
— Alves de Faria (1919) . . . . . 537
— Alves de Faria (1920) . . . . . 548
— Frederico Burlamaqui (1920) . . . . . 560
Periodo de liquidação (1921-1922) . . . . . 583
Considerações finaes . . . . . 592

## 2ª PARTE — BENS DO LLOYD BRASILEIRO

1 — Navios (antiga frota e ex-allemães) . . . . . Tabella
2 — Navios arrendados á França . . . . . Tabella
3 — Embarcações auxiliares . . . . . Tabella
4 — Diques e officinas . . . . . 639
5 — Immoveis . . . . . 664

## 3ª PARTE — AVALIAÇÃO DOS BENS DO LLOYD BRASILEIRO

1º grupo — Bens em que o Governo Federal concorreu para constituir o capital do novo Lloyd, subscrevendo acções . . . . . 671
2º grupo — Bens que foram entregues ao novo Lloyd para serem pagos em "debentures" . . . . . 673
3º grupo — Bens que permaneceram incorporados ao Patrimonio Nacional . . . . . 687
Resumo da avaliação . . . . . 689

*Annexos*

1 — Taxas de cambio . . . . . 693
2 — Preços medios do carvão . . . . . 694
3 — Preços medios dos generos de consumo . . . . . 695
4 — Pessoal em 1920 . . . . . 697

5 — Commandantes em 1920 . . . . . 699
6 — Agentes em 1920 . . . . . 702
7 — Directores e chefes de serviço . . . . . 708
8 — Indice da legislação relativa ao Lloyd Brasileiro . . . . . 714
9 — Indice dos Estatutos do Lloyd Brasileiro . . . . . 716
10 — Tabella das distancias entre os portos de escala . . . . . 717
Mappa das linhas de cabotagem e fluviaes em Janeiro de 1921 . . . .

## INSPECTORIA FEDERAL DE NAVEGAÇÃO

Inspectoria Federal de Navegação . . . . . 721
Navegação Maritima . . . . . 723
Navegação Fluvial . . . . . 733
Construcção Naval . . . . . 739
Emprezas de navegação favorecidas pelo Governo Federal . . . . . 743
Subvenções . . . . . 749
Material fluctuante em trafego . . . . . 750
Navegação fiscalisada e navegação livre . . . . . 752
Legislação sobre marinha mercante . . . . . 754
Patrimonio da Inspectoria . . . . . 759
Schema das linhas de cabotagem e fluviaes fiscalisadas (1921) . . .

## TABELLAS EXTRA-TEXTO

REPARTIÇÃO DE AGUAS E OBRAS PUBLICAS

*Entre as paginas* 140 *e* 141

1 — Ensaio para determinar o *quantum* despendido com a Repartição de Aguas e Obras Publicas

*Entre as paginas* 142 *e* 143

2 — Quadro synthetico do Patrimonio
3 — Extensão das canalisações
4 — Pilastras com bicas
5 — Patrimonio da E. F. Rio d'Ouro
6 — Predios (14 tabellas)
20 — Terrenos (16 tabellas)
36 — Extensão e valor das galerias de aguas pluviaes — Quantidade e valor das caixas de areia, poços de inspecção e caixas de ralos
44 — Bens industriaes (8 tabellas)
45 — Bens moveis e bens semoventes
46 — Officinas de hydrometros e officina typographica
47 — Officina de concertos geraes e reparações de automoveis

INSPECTORIA DE ILLUMINAÇÃO

*Entre as paginas* 190 *e* 191

Estatistica do numero de consumidores, do consumo e preço do gaz e de energia electrica para illuminação particular, de 1886 a 1921

INSPECTORIA FEDERAL DAS OBRAS CONTRA AS SECCAS

*Entre as paginas* 206 *e* 207

1 — Custo de construcção das estradas de rodagem nos estados de Ceará e Piauhy (1920)
2 — Id., id. nos estados do Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco, Sergipe e Bahia (1920)
3 — Custo das obras nos açudes publicos do Ceará e Piauhy (1920)
4 — Id., id. do Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco e Bahia (1920)

REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS

*Antes da pag. n.* 303

Grapho-estatistica do crescimento da despeza geral

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

*Entre as paginas* 350 *e* 351 *e depois da planta do porto de Corumbá*

1 — Movimento e resultado dos portos organisados
2 — Rendas brutas annuaes dos portos organisados
3 — Renda de 2%, ouro
4 — Despeza com a garantia de juros ás companhias cessionarias dos portos

LLOYD BRASILEIRO

*Entre as paginas* 590 *e* 591

1/3 — Desenvolvimento da frota de 1890 a 1920
4 — Custo dos trabalhos executados nas officinas de 1915 a 1920

*Entre as paginas* 638 *e* 639

5 — Frota do Lloyd Brasileiro em 31-12-1920 (dados technicos)
6 — Vapores ex-allemães arrendados á França (dados technicos)
7 — Embarcações auxiliares (4 mappas de dados technicos)

(Entre as paginas 686 e 687)

11 — Avaliação dos navios ex-allemães

INSPECTORIA FEDERAL DE NAVEGAÇÃO

*Depois da pag. n.* 760

Numero e tonelagem dos navios entrados nos portos brasileiros em 1921.

# ILLUSTRAÇÕES EXTRA-TEXTO

1 — S. Ex. o Sr. Dr. Arthur Bernardes — Presidente da Republica
2 — S. Ex. o Sr. Dr. Francisco Sá — Ministro da Viação e Obras Publicas

INSPECTORIA FEDERAL DAS OBRAS CONTRA AS SECCAS

(Depois da pag. n. 206)

*Estradas de rodagem*:

3 — Fortaleza-Soure
4 — Ipú-S. Benedicto
5 — Natal-Santa Cruz
6 — Natal-Santa Cruz
7 — Sobral-Ibiapina
8 — Campina Grande-S. Luzia e Patos
9 — Guaramicanga
10 — Parahyba-Pilão
11 — Pombal-Uralta
12 — Messejana-Cascavel

*Açudes*

13 — Açude Bonito
14 — O rio Jaguaribe e o boqueirão onde será construido o açude de Orós
15 — Açude Creola
16 — " Tendal
17 — " Tucunduba
18 — " Acarahy-Mirim
19 — " S. Vicente
20 — " Acarape
21 — " Cedro
22 — " Cedro
23 — " Forquilha
24 — " Quixadá
25 — " Jangurussá
26 — " Poço dos Páos
27 — Boqueirão do Gargalheira
28 — Açude S. Gonçalo

*Obras de arte nas estradas de rodagem*

29 — Ponte de cimento armado sobre o rio S. Salvador
30 — Ponte de cimento armado sobre o rio da Barra

*Aspectos typicos do Nordeste*

31 — Estrada de rodagem Massapé-Meruóca
32 — Vivenda na estrada de rodagem de Meruóca

33 — Uma tangente de 6 kms. na E. F. Tayano a Alagoa Grande
34 — Bacia do açude Orós

*Flora do Nordeste*

35 — O Facheiro
36 — O Joazeiro

CORREIOS

(Depois da pag. n. 270)

37 — Séde da Administração postal (fachada) — Bahia
38 — Séde da Administração postal (fundos) — Bahia
39 — Edificio da Sub-Directoria do Trafego — Rio
40 — Séde da administração postal — S. Paulo
41 — Séde da Administração postal — Porto Alegre
42 — Automovel de collecta e permuta entre a repartição-séde e as succursaes
43 — Caminhão de transporte de correspondencia entre o cáes e a repartição-séde e vice-versa
44 — Edificio da Sul-Directoria do Trafego — Rio
45 — Typo de bonde para o serviço postal

REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS

(Depois da pag. n. 302)

46 — Conselheiro Eusebio de Queiroz
47 — Inauguração do busto do Barão de Capanema
48 — Inauguração da estação radiotelegraphica da Babylonia pelo Ministro Francisco Sá
49 — Apparelho "Hughes", já empregado no serviço Rio-Petropolis
50 — Apparelho "Morse", construido na officina da R. G. T.
51 — Apparelho multiplo, impressor Baudot
52 — Installação radio-telegraphica "Forest" para estudos
53 — Sala de experiencia
54 — Apparelhos de manivella "Henley" e "Siemens & Brothers"
55 — Estação de Olinda
56 — Turma de renovação trabalhando no entroncamento das linhas em Lararangeiras (Sergipe)
57 — Poste de immersão (Rua da Carioca)
58 — Poste immersão (Rua Visconde de Inhauma)
59 — Modelo de telephones (1907)
60 — Meteorographo Theorell

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

*Plantas*

(Depois da pag. n. 318)

61 — Porto de Manáos
62 — Porto de Belém (Pará)
63 — Porto de Belém (Pará)
64 — Porto de S. Luiz (Maranhão)
65 — Porto de Fortaleza (Ceará)
66 — Porto de Natal
67 — Portos da Parahyba do Norte

(Depois da pag. n. 350)

70 — Porto de Recife (Pernambuco)
71 — Bahia de Todos os Santos
72 — Porto da Bahia
73 — Porto de Victoria (E. Santo)
74 — Porto do Rio de Janeiro (Districto Federal)
75 — Porto de Santos (S. Paulo)
76 — Porto de Paranaguá
77 — Portos de S. Catharina
78 — Porto e Barra do Rio Grande do Sul
79 — Porto de Corumbá

LLOYD BRASILEIRO

(Entre as paginas 510 e 511)

80 — Bandeira usada até 1901
81 — Bandeira actual
82 — Côres distinctivas do Lloyd

(Entre as paginas 622 e 623)

83 — Trecho do porto do Rio de Janeiro em 1905, antes da construcção do cáes

(Entre as paginas 638 e 639)

*Linhas internacionaes de passageiros*

84 — Paquete "Curvello" (visto de prôa)
85 — " "Avaré"
86 — " "Caxias"
87 — " "Curvello" (visto de B. E.)

*Linhas internacionaes de carga*

88 — Cargueiro "Mandú"
89 — " "Pelotas"

*Linhas de grande cabotagem*

90 — Paquete "Rio de Janeiro"
91 — " "Acre"

92 — Paquete "Bahia"
93 — Cargueiro "Goyaz"

*Linhas de cabotagem*

94 — Paquete "Brasil" (Norte)
95 — " "Sirio" (Sul)

*Linhas fluviaes*

96 — Paquete "Almirante Jaceguay"
97 — Chata a vapor "Murtinho"

*Officinas e diques*

98 — Posição na bahia de Guanabara das ilhas de Mocanguê Pequeno e da Conceição
99 — Planta da ilha de Mocanguê Pequeno
100 — Planta da ilha da Conceição
101 — Vista das officinas da ilha de Mocanguê Pequeno
102 — Vista do dique "Rodrigues Alves"
103 — Vista do dique "Epitacio Pessoa"
104 — Vista das officinas da ilha da Conceição

(Entre as paginas 718 e 719)

*O Lloyd no Rio Grande*

105 — Mappa das linhas de navegação do Lloyd na Lagôa dos Patos e na Lagôa Mirim

*O Lloyd em Matto Grosso*

106 — Mappa da linha Montevidéo-Cuyabá
107 — Vista do Morro do Conselho (terreno do Lloyd)
108 — Vista de Pedra de Amollar (terreno do Lloyd)
109 — Vista do porto de Corumbá
110 — Trapiche do Lloyd em Corumbá
111 — Mappa das linhas de cabotagem e fluviaes em Janeiro de 1921

INSPECTORIA FEDERAL DE NAVEGAÇÃO

(Entre as paginas 734 e 735)

112 — O primeiro navio a vapor na America

*No fim*

113 — Mappa das linhas de navegação fiscalisadas